

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

Introduction	1
Philippe MARZOLF Président de la Commission Particulière du Débat Public	
Présentation de la soirée	2
Didier COROT Membre de la Commission Particulière du Débat Public	
Prise en compte du contexte environnemental régional	3
<u>Présentation de la synthèse des études environnementales par le maître d'ouvrage RFF</u>	<u>3</u>
Alain TRUPHEMUS, RFF	
<u>Présentation de l'étude complémentaire sur le contexte environnemental du territoire traversé</u>	<u>8</u>
Isabelle RAULT et Stéphane HANROT, Cabinet Hanrot & Rault	
La LGV PACA dans le contexte de l'agriculture, des paysages et du patrimoine régional	25
<u>La LGV PACA dans le contexte de la métropolisation du territoire régional</u>	<u>25</u>
<u>La LGV et les espaces agricoles : dynamique et sensibilité aux infrastructures linéaires</u>	<u>28</u>
<u>Nouvelles grandes infrastructures et modernité dans le paysage</u>	<u>37</u>
<u>Le patrimoine régional bâti et les sites : patrimoine culturel et naturel protégé et non protégé</u>	<u>44</u>
<u>Equilibre naturel des espaces régionaux traversés par la LGV</u>	<u>46</u>
<u>Le paysage ferroviaire : conception et réalisation des lignes nouvelles à grande vitesse</u>	<u>54</u>
<u>Retour d'expérience de la LGV Méditerranée sur l'agriculture et les paysages de la région</u>	<u>60</u>
<u>Paysage et TGV Méditerranée : retour d'expérience</u>	<u>62</u>

Introduction

Philippe MARZOLF Président de la Commission Particulière du Débat Public

Mesdames Messieurs, bonsoir. Philippe Marzolf, je suis le président de la Commission Particulière du Débat Public. Je suis accompagné de deux des membres de la Commission, Didier Corot et Alain Ohrel. Je vais donc simplement vous rappeler quelques règles du débat public. La soirée portera sur les sujets de l'environnement, de l'agriculture, des paysages, et du patrimoine. Quelques rappels sur le débat public :

- Je rappelle que c'est un débat organisé par la Commission Nationale du Débat Public qui est une autorité administrative indépendante. La Commission Particulière dont nous faisons partie est indépendante de l'Etat, du maître d'ouvrage et des différents acteurs.
- Deuxième élément, je vous rappelle que la Commission n'a pas d'avis à donner. Nous sommes donc complètement neutres par rapport au projet, car nous n'avons pas d'avis à donner. A la fin du débat, nous devons faire un compte rendu des divers éléments du débat et de ce qui s'est dit durant le débat. C'est pour cela que c'est un débat public entre des acteurs (le public) et un maître d'ouvrage (Réseau Ferré de France) qui propose son projet de Ligne à Grande Vitesse PACA entre Marseille, Toulon et Nice.
- Troisième élément pour expliquer un peu plus ce que nous faisons. La différence c'est le type de réunions que nous avons organisées. Nous avons commencé par trois réunions générales de lancement. Pour la Commission, c'était plutôt une manière de présenter le débat, pour le maître d'ouvrage, de présenter son projet et pour les principaux acteurs du territoire, de donner leur avis et leur position sur ce projet. Ensuite, nous avons fait des auditions publiques où chaque acteur peut s'exprimer plus longuement sur son projet. Là, nous en sommes à la huitième réunion thématique, dont le sujet ce soir est l'environnement, le paysage, le patrimoine et l'agriculture. C'est plus pour faire intervenir des experts que la Commission a choisis. RFF présente également des éléments pour une meilleure compréhension des enjeux, des problématiques par rapport au projet. Après ces réunions thématiques, nous allons commencer, à partir de demain soir à Antibes, une série de quinze ou seize réunions de proximité. Nous allons donc dans les principales villes de la région pour débattre de l'opportunité du projet, de ses objectifs, de ses grandes fonctionnalités et de ses caractéristiques. Et c'est dans ces réunions de proximité que nous débattons plus des problèmes locaux et des enjeux de chaque territoire. Ensuite, nous aurons à rajouter un atelier thématique sur le financement et ensuite nous aurons trois réunions générales de lancement pour présenter ce que la Commission a retenu de ce débat. Nous le mettrons dans le compte rendu avec le dernier avis et les propositions des différents acteurs.

Voilà le petit rappel que je tenais à faire en début de séance. Maintenant, je passe la parole à Didier Corot, membre de la Commission, qui va vous présenter le programme de la soirée.

Présentation de la soirée

Didier COROT

Membre de la Commission Particulière du Débat Public

Merci Monsieur le Président. Je rappelle qu'il y a déjà eu une réunion à Mouans-Sartoux, le 7 avril, sur le thème de l'environnement, qui a décliné la plupart des thèmes concernant le milieu naturel, les nuisances. Aujourd'hui nous allons aborder le thème de l'environnement sur l'espace humanisé qui concerne davantage l'homme, bien que nous aurons une intervention d'un expert sur le thème de l'environnement qui fera un peu le lien avec ce qui a été dit à Mouans-Sartoux le 7 avril. Comme c'est indiqué dans le programme qui vous a été distribué, nous avons trois parties.

- La première partie va être introduite par le thème de la prise en compte du contexte environnemental régional tel qu'il est analysé dans la synthèse finale réalisée par Réseau Ferré de France. Ensuite, sera présentée une étude que la Commission de Débat Public a commandée à un bureau d'études indépendant qui présentera d'une façon peut-être un peu différente les enjeux environnementaux qui ont été déclinés.
- En deuxième partie, nous introduirons l'idée du contexte de l'agriculture, du paysage et du patrimoine régional, avec une série d'experts indépendants de la région qui parleront chacun de leur spécialité correspondant à ces thèmes.
- Et en troisième partie nous aurons également un retour d'expérience sur ce qui a été fait sur la LGV Méditerranée, sur l'environnement, l'agriculture, et le paysage. Ce qui permettra de clore le débat avec les questions que cela pourra provoquer.

En première partie, je sollicite donc Monsieur Truphémus, de RFF, qui va vous présenter la synthèse des études qui, par ailleurs, est disponible, comme vous avez pu le voir, sur Internet, sous format papier ou sur CD-ROM, ce qui permettra de bien recadrer le débat d'aujourd'hui. Monsieur Truphémus ?

Prise en compte du contexte environnemental régional

Présentation de la synthèse des études environnementales par le maître d'ouvrage RFF

Alain TRUPHEMUS, RFF

Je vous remercie. Bonjour, je m'appelle Alain Truphémus, et je suis en charge des études d'environnement qui ont été menées pour la préparation de ce débat public. Ces études se sont déroulées sur la totalité de l'année 2004. Elles ont été réalisées par le bureau Scétauroute sur la base d'études initiées dès l'année 2000 dans le cadre des pré-études fonctionnelles sur le projet. Comme l'a rappelé Monsieur Corot, ces études sont entièrement disponibles dans les locaux de la CPDP, mais également sur son site Internet.

Le premier volet d'études a consisté à analyser les enjeux de l'environnement dans une vaste aire d'étude. Le territoire couvert est d'environ 10 000 kilomètres carrés constitués par l'est du département des Bouches-du-Rhône, par l'extrémité sud du Vaucluse, par la totalité du département du Var et enfin par l'approche littorale des Alpes-Maritimes. Ces territoires couvrent, bien entendu, la totalité des scénarios envisagés pour la construction de la LGV PACA. Les informations sur lesquelles sont basées ces études ont été collectées auprès des organismes en charge de la gestion et de la protection de l'environnement comme, par exemple, la DIREN (Direction Régionale de l'Environnement et de la Nature), l'Agence de l'Eau ou les Directions Départementales de l'Agriculture et de la Forêt, pour ne citer que ces organismes. Ces données ont ensuite été cartographiées et analysées selon cinq thèmes que vous voyez présentés sur ces diapositives.

- Le premier thème est celui de la ressource en eau. Concernant à la fois les eaux superficielles, les cours d'eau et leur qualité, la présence de zones humides, inondables. Mais ce volet d'études couvre également la question des eaux souterraines avec la présence de captages, la localisation des aquifères et de leurs potentialités.
- Le deuxième thème concerne le milieu naturel. Par exemple, ont été répertoriés tous les sites du réseau Natura 2000, mais également un très grand nombre d'autres éléments de ce patrimoine.
- Le troisième thème étudié est celui du milieu humain. Sur lequel ont été abordés la densité de l'habitat, la localisation des équipements publics et des établissements à risque, comme, par exemple, les établissements de type Seveso.
- Le quatrième thème concerne l'agriculture et la sylviculture avec un repérage des terres agricoles et de leurs usages ou un repérage des forêts domaniales, par exemple.
- Enfin, le cinquième thème abordé, concerne le patrimoine et le paysage avec un repérage des sites naturels et des monuments historiques protégés, ainsi que le repérage des zones paysagères les plus remarquables.

Plus d'une vingtaine de cartes ont été analysées sur ces cinq thèmes. Sur cet exemple vous voyez la localisation des terres agricoles. L'agriculture est une activité importante dans la région. PACA occupe la première place française pour la production fruitière, légumière ou horticole. A côté de

son rôle économique, l'agriculture joue également un rôle important pour l'entretien de l'espace rural, mais également pour la préservation des paysages. La viticulture que vous voyez en rouge sur cette carte est l'activité dominante. 30 % des exploitations sont spécialisées dans la viticulture. On note surtout que les terres agricoles n'occupent plus que 17 % de cette aire d'étude, ce qui est un chiffre particulièrement bas en comparaison de la moyenne nationale : pour mémoire, 60 % des terres agricoles, à l'échelle de la France métropolitaine.

Un deuxième exemple de carte thématique avec ici, l'analyse de l'urbanisation de la région. Sur cette carte nous avons repéré la densité de l'urbanisation avec les zones agglomérées, les zones péri-urbaines et rurales d'habitat diffus ou des zones d'habitat isolé. Nous avons également repéré les établissements publics principaux comme les hôpitaux, les zones d'activités ou les zones d'orientation cultures.

Un dernier exemple avec les éléments du patrimoine régional que nous avons pu répertorier comme les sites naturels protégés. En rouge, nous voyons le massif de l'Esterel. Nous pouvons voir également un projet de site sur le Massif de Sainte-Baume. Nous avons également répertorié les parcs naturels comme le Parc Régional du Verdon. Et enfin, vous voyez deux périmètres violets qui sont les périmètres des projets d'intérêts généraux de protection de la nature qui ont été situés sur le plateau d'Arbois entre Aix-en-Provence et l'Etang de Berre ou dans la plaine des Maures.

Ces éléments répertoriés ont ensuite été hiérarchisés pour chacun des cinq thèmes, en concertation avec la DIREN PACA et suivant quatre niveaux : des enjeux qui vont de l'enjeu très fort, à l'enjeu fort, à l'enjeu moyen, et à l'enjeu faible. Cette hiérarchisation a conduit à la réalisation de cinq cartes de synthèse et vous voyez ici la synthèse des enjeux liés au milieu humain. Évidemment, pour cette thématique, nous avons considéré que plus l'habitat était dense, plus l'enjeu était fort. Nous savons que la région est caractérisée par un très fort dynamisme démographique. La population s'est accrue de 59 % entre 1962 et 1999 et il en résulte un étalement urbain particulièrement développé. Deux chiffres : 10 % de la zone d'étude est constituée de zones urbaines denses, et un quart de la zone d'étude est occupé par des habitats individuels diffus.

Le développement urbain constitue donc un défi majeur pour l'installation de la LGV PACA, autant que pour la préservation des terres agricoles et des paysages. Cette analyse nous a permis de synthétiser, pour chacun des scénarios étudiés, les enjeux environnementaux concernés. Vous le voyez sur cet exemple – c'est peut-être un petit peu petit – mais c'est la synthèse des enjeux de l'agriculture et de la sylviculture sur un des scénarios étudiés et ici vous avez l'exemple du scénario « Littoral ». On note, ici, que sont concernés les vignobles du triangle Cuers, Puget, Pierrefeu, mais également le reste du sillon permien avec de la viticulture à Mont Faron, Vidauban, Les Arcs, ainsi que sur le plateau du Beausset dans ce scénario, sans oublier l'aquaculture aux environs de Toulon.

Le troisième volet d'étude présente une analyse plus détaillée à l'échelle des territoires concernés par les scénarios. Pour chaque territoire et pour chaque thème une analyse descriptive a d'abord été menée. Sur cet exemple, des informations liées au milieu humain, au nord de Toulon dans le sillon permien déjà occupé par l'autoroute A 57 et par la voie ferrée Marseille-Vintimille. En marron, on voit les zones bâties denses autour des noyaux villageois qui se développent autour de Cuers, Solliès, La Farlède, par exemple. En hachuré violet, on peut voir les zones d'activités. En hachuré marron, les zones d'urbanisation futures prévues dans les plans locaux d'urbanisme. Et en orange clair, on note que toutes les plaines sont plus ou moins occupées par une urbanisation diffuse.

Un second exemple avec ici, l'enjeu du milieu agricole toujours au nord de Toulon. En rouge, on repère le triangle viticole Cuers, Puget, Pierrefeu. Et ensuite, on peut noter que l'activité se

diversifie à l'approche du littoral avec de nombreux vergers dans les environs de Solliès, ce sont les taches jaunes, et des cultures sous serres entre Toulon et Hyères, ce sont les taches vertes. L'espace agricole est encore dense à l'intérieur de la topographie du sillon permien, mais cette agriculture est en concurrence foncière très vive avec l'urbanisation.

A cette échelle de territoires, une analyse descriptive du paysage a également été menée par un professionnel. En bleu, sont ici repérés les points de vue caractéristiques depuis les villages, comme, par exemple, depuis Pierrefeu, Solliès, mais également les points de vue depuis les montagnes sur le sillon permien au-dessus de Puget. Nous avons également répertorié les itinéraires pittoresques, les chemins de grande randonnée.

Cette analyse descriptive se décline également en niveaux d'enjeux. Ici, vous avez la synthèse des enjeux du milieu humain – toujours au nord de Toulon – avec, en rouge, les zones d'enjeux très forts que sont les zones d'habitat les plus denses. En rouge foncé les zones d'enjeux forts que sont les zones péri-urbaines autour des noyaux villageois et les centres urbains. Et en orange plus clair, toutes les zones d'habitat plus diffus.

Deuxième exemple avec l'enjeu de l'agriculture et de la forêt. L'enjeu le plus fort est le territoire agricole qui occupe presque la totalité du sillon permien. En orange, ce sont les forêts domaniales et les forêts publiques. Et en orange plus clair, ce sont tous les autres massifs forestiers.

Cette approche multi-thématique des sites qui a été développée pour la préparation du débat public permet de porter à connaissance les principaux enjeux du déroulement de chacun des scénarios, sans pour autant établir de hiérarchie entre ceux-ci sur ce thème de l'environnement. Et ces études permettent également de disposer, pour la suite des études et des concertations, d'une première base solide de connaissance des territoires permettant d'engager un dialogue avec les acteurs locaux.

Je vous remercie.

Didier COROT

Merci Monsieur Truphémus. Vous avez respecté le délai. Est-ce que dans la salle, il y aurait des questions sur la méthodologie ? Nous développerons plus tard pour le reste. N'oubliez pas de vous nommer puisque c'est enregistré, afin que nous puissions vous identifier.

Robert GIRAUDO, Association de protection de l'environnement à Vidauban

Au niveau méthodologique, j'aurais voulu connaître exactement l'utilité de faire toutes ces études, de déterminer des dizaines et des dizaines d'enjeux forts au niveau de l'eau, de l'environnement et de l'agriculture et de ne pas établir de hiérarchie ?

Je parle pour le territoire que je connais bien (le territoire du Centre-Var, la plaine des Maures). Je pense que si une hiérarchie avait été établie, c'est un territoire qui concentre d'énormes enjeux en termes environnementaux puisqu'il se situe dans le sillon permien et que c'est une richesse exceptionnelle au niveau mondial, mais également des enjeux forts au niveau de la viticulture. Quand on a fait ce constat, on se dit que si une ligne TGV doit passer, elle passera forcément par là. Peut-être qu'il aurait donc été judicieux de ne pas simplement compiler des études faisant des milliers de pages, mais également de se demander s'il y a une faisabilité dans certains endroits ?

Voilà mes deux questions.

Didier COROT

Monsieur Truphémus, vous souhaitez répondre ?

Alain TRUPHEMUS

A quoi peuvent servir ces études pour RFF ? Elles ont servi à prendre conscience de l'extrême richesse de la région sur le plan du milieu naturel, sur le plan du milieu humain, sur le plan du patrimoine et du paysage et nous arrivons à la conclusion que 90 % de notre aire d'étude sont concernés par des enjeux forts. Il est donc clair, pour RFF aujourd'hui, que ce projet sera un projet difficile à faire. Ce sera un projet qui nécessitera des mesures d'insertion particulièrement soignées. La conséquence évidente est qu'on en anticipe les coûts de réalisation extrêmement élevés. Si RFF présente aujourd'hui un projet estimé au double du coût des autres lignes à grande vitesse en France, c'est bien parce qu'il y a des enjeux environnementaux particuliers à la région. C'est le premier point.

Le deuxième point sur la hiérarchisation des enjeux et des scénarios. Nous avons hiérarchisé les enjeux mais pas les scénarios. Pourquoi ? Parce qu'aujourd'hui, et à ce stade, nous n'avons pas de projet et nous sommes incapables de faire la comparaison des impacts potentiels de tel ou tel projet. Aujourd'hui, nous avons des scénarios et nous voulons comprendre les enjeux concernés par les scénarios. Effectivement, nous savons que dans tous les scénarios il y a plusieurs points durs. Certains nous paraissent incontournables : je prends l'exemple du massif de l'Esterel, il est bien évident que si on veut construire une ligne nouvelle pour aller jusque sur la Côte d'Azur et jusqu'à Nice, il faudra traverser le massif de l'Esterel. Ce dernier est un enjeu très fort sur le plan du patrimoine, c'est un site classé. La plaine des Maures à l'intérieur de laquelle passent tous les scénarios est également une zone d'enjeux très forts.

Monsieur LOPEZ, UDVN 83

La question qui me vient à l'esprit, à l'issue de votre exposé, est de m'inquiéter de ce qui manque dans le dossier que nous avons reçu et que nous avons pu consulter. En effet, il est évident que vous avez pris soin d'étudier notre environnement. Vous êtes bien gentil de nous le montrer mais nous le connaissons déjà, surtout ceux d'entre nous qui y sont nés et qui y ont toujours vécu, mais ce qui nous permettrait d'évaluer le problème, c'est-à-dire l'impact sur notre environnement, de votre ligne TGV, ce serait de nous dire au moins l'ordre de grandeur de la surface de son emprise. Cela nous permettrait d'évaluer l'impact sur les terres agricoles, sylvicoles et autres. C'est une donnée qui me paraît fondamentale dans notre débat public et que je n'ai pas trouvée.

Alain TRUPHEMUS

Sur cette question, effectivement, aujourd'hui, nous ne disposons pas des études permettant d'évaluer l'impact du projet sur son environnement. Pour aborder ces nouvelles études, il faudra faire des études préliminaires. Aujourd'hui, nous n'en sommes qu'au début du processus de maturation de ce projet. Nous en sommes au débat public. Vous savez que nous prévoyons une

mise en service aux alentours de 2020 parce qu'il y aura, après ce débat public, encore pratiquement une dizaine d'années d'études. Quand nous en serons au stade suivant des études préliminaires, nous pourrons commencer à comparer entre les fuseaux d'un kilomètre de large et à évaluer scénario par scénario quels sont les impacts comparés sur l'agriculture, la ressource en eau ou sur le milieu humain, de chacun de ces scénarios. Ceci étant, nous pouvons quand même apporter quelques ordres de grandeur sur la question de l'impact foncier : dans la majorité des scénarios il y a environ 180 kilomètres de lignes nouvelles à construire. On sait qu'il y aura une quarantaine de tunnels à construire sur cette LGV ; on dit qu'il y aura environ 140 kilomètres de lignes nouvelles à l'air libre, on peut dire qu'il y a, au maximum, 1 400 hectares d'emprise totale tout cumulé, que ce soit pour la ligne, pour les établissements de communication, les dépôts de matériaux ou les gares. C'est donc une consommation d'environ 1 400 hectares pour donner un ordre de grandeur du projet.

Dix hectares, ce sera l'emprise totale. Pour la ligne, l'emprise est en moyenne de 7 hectares au kilomètre, sachant que cette emprise moyenne varie au minimum d'environ une trentaine de mètres de largeur si on est dans une zone de plaine et qu'on peut être suffisamment proche du terrain naturel, mais cette emprise peut notablement augmenter pour avoisiner cent mètres. On va donc se retrouver dans de grands déblais. Voilà les éléments que je peux vous apporter.

Didier COROT

Merci. Encore une question ?

Jérôme PICAVET, Environnement Var

Concernant les cinq thèmes étudiés, je pense qu'il en manque un très important : l'incidence de la consommation énergétique de la ligne LGV sur le département. Sachant que l'hiver dernier, nous avons été à la limite de la rupture et que la consommation d'une rame de TGV de 500 tonnes se compte en milliers de kilowatts et qu'une famille consomme 1 500 kilowatts par an. Voilà ma question.

Alain TRUPHEMUS

Là, nous sommes vraiment dans les impacts potentiels du projet. Ces études environnementales qui ont été menées, l'ont été sur les enjeux du territoire. Elles n'ont pas été menées sur les impacts du projet. La question de l'alimentation électrique de la ligne viendra en son temps dans les études ultérieures.

Didier COROT

Un cahier d'acteur d'Azur Education Environnement parle de cela, RFF va donc donner des réponses, mais pas ici, mais sur la consommation des rames, que faudrait-il comme utilisation d'énergie ou comme production d'énergie supplémentaire, s'il y a besoin ?

Alain TRUPHEMUS

Je ne suis pas spécialiste de cette question et je ne vais donc pas pouvoir vous apporter des éléments d'information ce soir, mais j'ai noté que la question a été posée et je pense que Réseau Ferré de France y répondra prochainement.

Didier COROT

Nous pouvons passer à la présentation d'une étude complémentaire, sur la base de la synthèse qui vient de vous être présentée par RFF, que la Commission Particulière de Débat Public a commandée à un bureau d'études indépendant ayant pour but de présenter les enjeux de l'environnement, du paysage sur les territoires de la région concernés par les trois scénarios préférentiels. Cette étude a été réalisée afin de préciser les quinze séquences du territoire que nous avons identifiées concernées par les trois scénarios approfondis soumis au débat public. Le bureau d'études a également fait une enquête auprès des Communautés de Communes concernées par ces scénarios et nous allons donc vous en présenter les résultats.

Présentation de l'étude complémentaire sur le contexte environnemental du territoire traversé**Stéphane HANROT, Cabinet Hanrot & Rault**

Bonjour. Nous avons préparé cette étude à la demande de la Commission sur la base des documents que RFF a constituée, plus un travail d'enquête sur le terrain, dans la mesure où il nous semblait que, dans la base de données que RFF a constituée, il y avait très peu d'informations sur les projets, sur les enjeux posés par les différentes communes, sur ce même territoire. La présentation va donc se faire en deux parties :

- une première partie assez générale pour fixer quelques concepts qui nous ont permis de décrire ce territoire régional ;
- et Isabelle vous présentera, séquence par séquence, le report de cette analyse sur l'ensemble des quinze séquences particulières.

Vous voyez donc les trois scénarios qui ont été retenus, non pas comme définitifs mais comme sujet d'études approfondies et nous nous sommes limités à ces trois scénarios-là.

Recadrons d'abord la Région PACA dans le contexte européen. La Région PACA est une icône en Europe, c'est quelque chose qui porte bien au-delà des limites et des frontières régionales. Bien au-delà parce qu'elle est associée à un certain nombre de caractères d'identité que nous connaissons, que d'autres connaissent, et qu'ils viennent voir ici : la mer, la montagne Sainte-Victoire, par exemple, les villages caractéristiques, une manière de vivre. Cette région a donc une identité très forte qui nous dépasse. En même temps – c'est l'objet de la discussion – elle va rencontrer un objet qui n'existe pas encore, ce TGV va poursuivre l'Arc Méditerranéen et relier tout le réseau à grande vitesse sur le grand axe nord-sud. Et cette rencontre pose problème, du moins, nous allons essayer de vous en décrire un certain nombre d'arguments.

Tout d'abord, nous avons identifié trois unités territoriales. Trois unités au sens de choses presque intègres dans le territoire régional :

- La première unité territoriale est celle à caractère urbain fondée sur un noyau ancien qui s'est développé au fil du temps – vous la voyez dans les cercles blancs – qui marque ce territoire d'une identité particulière.
- La seconde famille d'unités, ce sont les unités urbaines se caractérisant à différentes échelles soit, comme à Nice, par une logique urbaine très fortement structurée au cours des âges, le XIX^{ème} ici, dont on voit d'ailleurs l'impact de la ligne de chemin de fer existante qui a rompu cette trame et qui est un peu la métaphore de ce qu'on va découvrir ou des problèmes risquant de se poser dans le territoire plus général. Ces unités urbaines sont aussi, par exemple à Saint-Maximin, ce noyau villageois qui se développe d'un côté, par une péri-urbanisation de maisons individuelles, de l'autre côté, par un ensemble industriel qui est situé le long de la route nationale et qui jouxte un paysage agricole. Ce dernier peut s'entendre également comme une unité, à savoir, une échelle de fonctionnement à regroupement suffisamment important d'exploitations pour qu'elles soient viables et qu'elles puissent fonctionner de manière cohérente avec, entourées en vert, les grandes unités agricoles que nous pouvons identifier – même si à une échelle plus fine il y a d'autres choses que nous pouvons remarquer – et ces unités agricoles construisent également le paysage d'une autre manière : paysage de plaines dans la mesure où elles ont des structures parcellaires, des exploitations autour du relief des talweg ou en relief dans la mesure où elles colonisent et organisent un paysage d'oliveraies, par exemple, sur cette photo. Bien souvent, les unités urbaines et agricoles sont très voisines et en concurrence.
- La troisième grande famille serait constituée des unités naturelles c'est-à-dire celles concernant un site ou un ensemble de sites formant, d'un point de vue écologique – nous avons parlé de la plaine des Maures, du massif ; nous pourrions également parler de la Sainte-Baume, de la Sainte-Victoire, etc. – une cohérence environnementale dans laquelle l'homme s'est également installé mais vit avec et dans laquelle on peut également trouver des qualités de silence, de continuité de vue sans être dans un espace fractionné.

Concernant ces grandes unités, nous nous apercevons aujourd'hui, à l'échelle régionale, qu'elles sont relativement rares. Elles deviennent réduites à un minimum par rapport à ce que nous pourrions trouver dans le territoire national. Pourquoi ? Voilà ces unités dans l'usage que nous savons en faire et les bénéfiques qu'en tirent les habitants des villes, mais elles sont rares parce qu'entre ces grandes familles, se développe un entre-deux très important que les études de RFF ont montré, qui est fait d'agriculture et de maisons individuelles réparties et cet entre-deux est en mutation permanente. C'est un milieu fragile dans lequel les enjeux se développent. Mais sous quelle poussée ces enjeux se développent-ils ? Sous la poussée d'unités urbaines fortes, d'une puissance de développement de ces unités urbaines comme colonisatrices. Nous le voyons ici à proximité de Nice. Nous allons voir des lotissements dans les endroits les plus improbables. Nous le voyons ici du côté de Rousset avec cette concurrence très forte entre l'agriculture, le territoire urbain et un territoire industriel qui se développe avec, en conséquence, des contractions des unités agricoles. C'est un mécanisme puissant qui illustre assez bien ces images. Ici c'est donc votre ville qui se développe dans votre département Varois. Développement entre 1947 et 1999 de ces unités urbaines. Nous voyons donc la puissance du développement et toute la question va être de savoir comment cette dynamique urbaine, dont nous pourrions considérer, aujourd'hui, qu'il faudrait lui trouver une destinée autre que colonisatrice, va-t-elle s'arranger de la venue de la LGV ? C'est le

travail d'enquête que nous avons fait et nous nous sommes aperçus, en effet, en allant auprès des communes distantes des communautés urbaines, que chacune d'entre elles, tant à l'échelle des SCOT, des PLU ou des projets de communautés se soucient de cet équilibre entre le développement urbain, unités agricoles, unités naturelles et puis cette gestion de l'entre-deux, avec la volonté d'essayer de contenir, en même temps, ces développements. Pourquoi ? Parce qu'il y va aussi de l'identité de cette région et des paysages proches de chaque commune. Quand on superpose à cela des protections réglementaires que nous avons sur les différents sites, on s'aperçoit qu'il y a également un renfort très important de ces grandes unités naturelles et que, à ce titre-là, des précautions, des attentions devront être portées. D'autant plus que les couloirs que vous voyez ici sur la carte, frôlent ou entament potentiellement un certain nombre de ces unités naturelles. Dans le débat, nous avons relevé un certain nombre de points qui vont poser problème :

L'implantation des gares sur ce territoire : trois gares sont prévues. Les grands carrés rouges à gauche devant c'est l'ex TGV et en pointillé vous avez une gare prévue à La Blacarde et à Nice qui sont venues, apparemment, dans le développement du débat. La question des gares peut se rapporter à quelque chose que nous connaissons : c'est la gare de l'Arbois dans la vue aérienne que nous avons de l'aménagement, dont nous voyons, à l'échelle, qu'elle a un impact très fort, quasiment à la mesure du lac qui est à côté et par conséquent, se pose la question de savoir où mettre les gares.

Si on les met en ville, on est dans une logique de rattachement d'un équipement qui va profiter à la ville dans son territoire avec des préoccupations de réorganisation de rattachement au réseau urbain propres à cette ville : tramways, métro. Dès qu'on se met à l'extérieur de la ville, de ces unités urbaines, on doit se mobiliser pour réfléchir à quelque chose : est-ce bien nécessaire ? Et si c'est nécessaire pour différentes raisons, comment organise-t-on un projet urbain ? Comment pense-t-on l'aménagement de l'extension de la ville ? Non pas par défaut, comme c'est en train de se faire à l'Arbois, mais de manière prévue. Et *a fortiori*, quand on se tient dans l'entre-deux loin des villes où entre deux villes, comment s'arrêter, comme cela a été fait à l'Arbois avec simplement l'hypothèse d'un équipement qui vient se poser sur le territoire, sans prendre en compte le fait que 10 ans après, même pas, 5 ans après, on commence à concevoir le développement urbain pour lui donner un sens et une raison d'être. Comment donc ne pas faire l'aménagement par défaut en prévoyant l'implantation de gares dans des endroits qui ne seraient pas, soit le bon lieu de destination, soit parce qu'il n'y aurait pas de projet urbain d'ensemble et territorial prévu. Or, c'est bien le cas de trois d'entre elles. Deux principalement, la gare Est-Var entre Draguignan et Fréjus et la gare qui est au-dessus, au nord de Toulon, à côté de Cuers. La gare qui se trouve du côté des Alpes-Maritimes, de Cannes, est à la frange urbaine, là il y a donc un enjeu de développement de proximité très important. Et puis il reste les deux projets de gares en ville à Marseille Blacarde et à Nice qui trouvent une légitimité au regard de la restructuration nouvelle qu'elles peuvent amener et de la limitation du développement des unités urbaines sur les paysages voisins. En conséquence, que se passe-t-il entre les gares quand on les a positionnées ? Sur cette carte, on résume l'ensemble des grandes infrastructures ayant marqué la région en remontant jusqu'à la voie Aurélienne avec son tracé en jaune et que voyons-nous ? Nous voyons que, finalement, une partie des couloirs prévus, emprunterait, se joindrait éventuellement à ces infrastructures et qu'une autre partie, à côté de la Sainte-Baume pour rejoindre Cuers par le haut, emprunte un autre territoire qui, aujourd'hui, est vierge de toute infrastructure. La question est donc de savoir comment on traverse les unités quand il y a déjà une infrastructure et quand il n'en existe pas ? Que se passe-t-il quand on traverse les unités agricoles ? Que se passe-t-il quand on traverse les unités naturelles ? Quelles précautions prendre ? Dans la mesure où on sait que l'impact des équipements d'autoroute franchissant l'Esterel, est très fort. Il y a plusieurs manières de faire : soit on est dans une logique de coupure

c'est-à-dire que l'infrastructure s'installe sans nuance au travers du territoire et vient fragmenter encore un peu plus le territoire – la photo montre des entre-deux qui deviennent difficilement gérables entre trois infrastructures – soit on pense à une forme d'économie territoriale en cojoignant les infrastructures entre elles et en profitant, de ce fait, d'une amélioration des protections et des dispositifs qui permettent d'améliorer le paysage, la vie qu'il y a autour, la qualité acoustique.

Il y a donc un certain nombre d'enjeux sur nos sites et en particulier au travers des ronds verts qui eux, sont vierges de toute infrastructure. Ici, Cuges-les-Pins au pied de la Sainte-Baume dont on voit qu'elle est encore dans un équilibre entre des agricoles, des territoires urbains et des sites naturels. Un des fuseaux passe par ici. Comment aborder ce type de paysage et doit-on où peut-on préserver les unités dont il est constitué ?

Didier COROT

Il vous reste cinq minutes.

Stéphane HANROT, Cabinet Hanrot & Rault

Cinq minutes ? Je vais donc aller beaucoup plus vite. Les images parlent d'elles-mêmes. On peut essayer de les éviter, de les contourner et envisager un certain nombre de dispositifs particuliers, notamment dans les franchissements de relief, par exemple, comme ceux-ci, où la question est de savoir comment fonctionne le travail de topographie ? Tout à l'heure, Monsieur Truphémus a parlé de grandes emprises liées à de gros remblais ; la technique est connue : on prend un morceau de montagne, on le met au fond d'une vallée, on fait un petit passage en dessous. À partir de là, que devient le paysage ? C'est un paysage rompu tant sur ses crêtes que dans ses vallons. Et malheureusement, ce qui s'est passé sur le plateau de l'Arbois en est l'image. Aujourd'hui, promenez-vous, vous trouverez difficilement la continuité territoriale qu'on pourrait espérer.

Il y a donc des solutions effectivement coûteuses mais sans doute nécessaires à envisager dans la plupart des traversées de ces secteurs : des ouvrages d'art, des tunnels, qui permettent le franchissement des déclivités et en même temps, c'est l'occasion de constituer du patrimoine d'ouvrages, notamment.

Protection des habitations également. Protection des ensembles habités entre l'adret qui est généralement occupé et le passage de la voie, si on peut passer derrière à l'ubac, ce n'est pas plus mal ou alors on a des dispositifs de protection importants.

En synthèse on doit retenir qu'il y a un certain nombre d'enjeux forts qui touchent à ces unités de territoires – nous les avons caractérisés – par l'implantation des gares, par des logiques de liaison entre ces gares, cela veut dire qu'on sollicite ces unités de territoires et la manière dont on peut, quand on doit passer dedans ou à proximité si on ne peut pas les éviter complètement, disposer de solutions *ad hoc*. Pourquoi tous ces efforts doivent être faits ? Parce que si on conjoint l'effet destructeur de la LGV à la puissance du développement urbain tel qu'on le connaît, on va arriver à une conjonction de forces qui vont durablement dégrader et transformer le territoire régional, transformer son identité y compris à l'échelle européenne si on se place dans ce contexte.

Je laisse la parole à Isabelle.

Isabelle Rault, Cabinet Hanrot & Rault

Nous allons aborder tous ces thèmes au travers des séquences pour y voir de manière plus fine.

Didier COROT

Si je comprends bien, on va illustrer l'atlas des quinze séquences identifiées qui seront accessibles en dehors de cette présentation – parce qu'on ne va pas pouvoir les voir toutes les quinze – donc une sélection. Le principe de fonctionnement du décryptage de ces séquences. C'est bien cela ?

Isabelle RAULT, Cabinet Hanrot & Rault

Oui. Je peux vous expliquer en introduction : nous avons effectivement déterminé quinze séquences qui sont des unités géographiques à la différence des séquences étudiées par RFF et nous allons parcourir les trois scénarii proposés d'ouest en est. Nous allons commencer par le bassin d'Aix où nous voyons encore une structure agricole, une structure très urbanisée, on le voit en bas avec des éléments majeurs comme les Bastides ou les jardins d'Albertas. Pour chaque unité nous avons pris un modèle en 3 D sur lequel nous avons « mappé » une carte : en jaune vous avez les unités agricoles, en marron l'urbanisation et en vert et blanc les massifs et les bois. Là, on voit bien que vous connaissez bien la Sainte-Victoire avec le massif de Concors qui sert le bassin d'Aix-en-Provence, le Mont-de-Piété au centre et on dit bien aussi qu'on est sur un carrefour. Un lieu qui est très préservé par différentes protections écologiques et de paysage. Un lieu qui a des zones inondables en bleu foncé sur l'Arc notamment. Comment la LGV va-t-elle pouvoir traverser ce lieu ? On a forcément des enjeux de jumelage d'infrastructures qui permettent de concentrer les nuisances et les investissements pour les protections sachant que la ville d'Aix envisage des protections sur ces infrastructures. Et d'autres jumelages parce qu'il risque d'y avoir des problèmes topographiques et d'urbanisation assez dense autour d'Aix.

Le scénario Arbois-Sud similaire : un couloir qui traverse aussi et qui a les mêmes enjeux, en gros, que le précédent : jumelage d'infrastructures, protection des habitations et ouvrages.

À chaque fois, nous avons des fiches qui synthétisent l'ensemble de ces problématiques avec les différents projets émis par les collectivités territoriales.

Dans la haute vallée de l'Arc, on voit en haut une vallée très agricole puisqu'on a les plus grosses caves coopératives des Bouches-du-Rhône et du Var, mais avec une pression foncière très forte. On le voit à Rousset, et des infrastructures qui traversent de manière assez discrète – on voit très peu les autoroutes sur la photo d'en bas – représentées de cette manière. On voit très bien l'unité agricole, le développement en unités urbaines au nord de l'autoroute et les deux massifs de part et d'autre de la Sainte-Baume et de la Sainte-Victoire qui regardent tous le village. On voit tout ce paysage. Donc des préconisations de jumelage d'autoroutes où il y a de grosses infrastructures et des territoires qui se sont organisés autour. Donc profiter de ce voisinage pour protéger les riverains et protéger les unités très fortes en place.

La Communauté de Communes a la volonté de contenir et d'équiper toutes les urbanisations liées à des extensions et des restructurations de zones d'activités prévues, notamment sur la façade nord de l'autoroute, sur les berges nord, pérenniser l'agriculture par des travaux de réfection notamment sur les points forts. On passe sur le bassin plus rapidement, le bassin de Saint-Maximin. On voit que

l'urbanisation a sauté l'infrastructure mais il reste encore une unité agricole. Unité fortement marquée, mais unité fragmentée par déboisement au niveau de Tourves qui reste également une unité forte.

Des protections autour des unités : plus ou moins fortes. Il est vrai que La Loube on n'a pas de protection très importante. Et là aussi, nous aurons à la fois un jumelage d'enjeux mais le couloir que vous voyez se sépare de celui de l'autoroute, donc protection des unités. Donc plus on fera en limite sur la frange des unités mieux ce sera pour vous entre l'urbanisation de Saint-Maximin et la plaine agricole de Tourves.

Les enjeux forts passent sur le plateau de l'Issole. On voit un plateau qui est organisé autour de l'agriculture. Pas d'infrastructures. Les routes et l'urbanisation sont repoussées sur le coteau. Une plaine qui s'est restructurée il y a une vingtaine d'années avec des vignes qui sont aujourd'hui à maturité, en plein rendement. Un plateau qui a également une petite échelle dans ce grand paysage avec des protections d'environnement, notamment avec le projet de Parc Naturel et de site classé sur la Sainte-Baume. Également des zones inondables assez fortes et un couloir qui prend l'emprise de ce plateau, donc des problèmes majeurs notamment, comment contourner ces espaces ? Est-ce que ce plateau est à l'échelle pour accueillir une infrastructure aussi importante qu'un TGV ?

De la salle

Non.

Isabelle RAULT

Nous allons revenir vers l'ouest en partant de Marseille pour voir le troisième scénario : la vallée du Rhône très urbanisée, mais on voit que les massifs, la topographie contiennent relativement l'urbanisation avec en partie des jumelages d'infrastructures : la voie ferrée longe l'autoroute. Voie ferrée qui a un projet de troisième ligne.

Des protections : là, nous sommes entre deux projets de parcs nationaux et régionaux et des enjeux. Une gare est prévue dans un secteur en projet dans Marseille puisque La Blancarde est un quartier en projet. Recomposition urbaine mais aussi un projet de gare multimodale qui permettra de se répartir facilement sur le territoire. On voit, le territoire agricole assez maigre, juste à Aubagne avec un verrou important pour aller sur le bassin de la Sainte-Baume. Donc là des enjeux de gares urbaines, recompositions urbaines, jumelage d'infrastructures qui profiteront, là encore, à la protection des habitations urbaines et ouvrages parce qu'on a une urbanisation assez forte sur Marseille et Aubagne.

Didier COROT

Encore une, peut-être, parce que sinon on va déborder le temps.

Isabelle RAULT

Sur Cuges je ne l'ai pas. On a un enjeu fort. Les bassins de Siagne et de Cuges ne sont pas uniquement les problèmes de ce plateau, mais ils appartiennent également à une unité plus grande

de la Sainte-Baume dont on voit les limites physiques en rouge et c'est vraiment un problème de contournement d'unité. On ne pourra pas uniquement contourner les projets de Cuges et de Siagne.

Là nous sommes sur Cuers, sur le sillon permien. Des protections très fortes sur le massif des Maures. Une ville, Toulon qui est en train de se réorganiser avec les projets de mutation de quartiers, de transformations mais aussi des projets de tramways et de gare multimodale au nord de la ville. Le couloir passe vraiment au nord de la ville avec une gare implantée relativement loin. Le problème est une gare située sur un entre-deux. Comment gérer cet entre-deux sur un territoire où la rivalité entre l'agriculture et l'urbanisation est très forte ?

La 9, la plaine des Maures : une plaine dont on voit très bien l'unité très forte, des infrastructures, également des enjeux agricoles et une urbanisation sur l'adret des collines autour, que l'infrastructure de l'autoroute limite. Des protections sur la plaine des Maures et un couloir qui prend complètement cette protection dans son giron. Comment passer ? Nous avons également, là, une problématique de jumelage d'infrastructures, de protection de l'habitation et protection sévère des unités. On sera donc peut-être obligés de construire des ouvrages sur certains endroits.

Je continue assez rapidement.

Didier COROT

Oui. Si on pouvait finir très rapidement parce qu'on a dépassé votre temps de parole.

Isabelle RAULT

Vous reconnaissez le rocher de Roquebrune. Là, apports et enjeux assez forts puisqu'on a des enjeux paysagés et écologiques importants avec la plaine de Tourves et l'implantation d'une gare qui est également située sur un entre-deux, malgré des projets d'une gare placée entre Draguignan et Fréjus mais qui ne profite ni de l'urbanisation de Draguignan ni de celle de Fréjus. Est-ce que c'est mis à la bonne échelle pour accueillir une gare comme celle-ci ?

De la salle

Non.

Isabelle RAULT

Sur la photo du haut on voit le village du Muy.

Didier COROT

On va être obligé de vous interrompre.

Isabelle RAULT

En conclusion, il y a des projets de territoires dans les différentes collectivités territoriales. Il y a des projets de gares multimodales, de fonctionnement de territoires qui sont intéressants et des adaptations, pour dire rapidement les choses, entre cette grosse infrastructure et le territoire.

Merci.

Didier COROT

Merci pour la présentation. Cette étude sera bientôt disponible sur le site mais également en CD-ROM et ces séquences seront présentées dans les réunions de proximité qui vont commencer à partir de demain dont vous avez le programme sur le numéro 2 du journal du débat public.

Y a-t-il déjà des questions ?

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen

Ma question porte sur l'implantation des gares qui est une question importante dans l'élaboration du projet et il faut savoir que les gares nouvelles comportent de nombreux inconvénients et j'en suis un témoin : elles occupent une surface extrêmement importante et d'autre part, elles contraignent les usagers. Ils sont dans l'obligation de changer de moyen de transport, ce qui m'est arrivé à plusieurs reprises lorsque je me suis rendu successivement à Aix-TGV et à Avignon-TGV dont vous connaissez certainement l'implantation géographique. Alors pour moi, comme pour beaucoup d'autres, l'implantation de gares nouvelles n'est pas une solution. J'imaginerais plutôt d'interconnecter la ligne à grande vitesse avec le réseau classique et pour les TGV qui n'auraient pas à desservir certaines villes, comme c'est le cas pour Toulon, on pourrait imaginer un train qui partirait des environs d'Aubagne pour rejoindre les environs de Cuers et il serait complété par deux raccordements : l'un qui serait situé à l'ouest de Toulon et l'autre à l'est de Toulon. Ce qui permettrait d'une part au TGV Paris-Nice d'éviter Toulon, et d'autre part, aux TGV devant desservir Toulon, d'emprunter les raccordements proposés.

Voilà ce que je tenais à dire. Je vous remercie de m'avoir écouté.

Didier COROT

Je pense que RFF peut répondre à cette question ?

Michel CROC, Directeur Régional PACA, RFF

Je vais répondre à la question mais je vais également dire tout le bien que je pense de l'étude qui vous a été présentée parce qu'elle me paraît tout à fait dans la logique de ce qu'il faut faire dans l'étape suivante de la réflexion.

Avant de répondre sur les gares, je vais d'abord dire quelque chose sur le tracé des lignes – plutôt sur ce que vous avez vu – parce qu'il faut faire attention à l'échelle. Les couloirs d'études qui ont été montrés sur les diapositives qui sont exactement celles que nous avons prises en considération

pour évaluer le projet, sont des couloirs de 7 kilomètres de large. Or, une ligne à grande vitesse, la ligne elle-même entre les clôtures, quand elle est au sol, mesure 14 mètres de large. Quand on compte les déblais et les remblais, on arrive à 70 mètres. Ce qu'il faut donc que vous vous disiez c'est que là vous aviez vu des bandes qui font 7 kilomètres de large, mais l'emprise réelle, lorsqu'on l'aura tracée – si on arrive un jour à la tracer – sera cent fois plus étroite. Vous avez vu sur les photos de la plaine du Luc, on voit très bien qu'on voit très bien l'autoroute dans toute sa largeur et qu'on devine la voie ferrée. C'est donc une emprise un peu plus discrète.

Quant aux gares nouvelles, une gare nouvelle est une gare. C'est le point de rencontre entre la ville et le mode de transport. RFF est chargé d'étudier un mode de transport, mais RFF doit absolument l'étudier au service de l'aménagement du territoire. Ce que nous avons donc fait jusqu'à présent en vous proposant ce projet à l'échelle de l'aménagement de la région et des grandes agglomérations, le travail avec les collectivités n'a pas encore été fait et je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il est impossible de faire une gare sur un territoire où il n'y a pas de projet de la collectivité.

Pour répondre précisément à la question de Monsieur Ménard, les gares nouvelles que nous avons proposées, que vous avez vues sur les transparents, sont toutes à l'intersection de la ligne à grande vitesse avec les voies existantes et à chaque fois, il y a une connexion entre les voies existantes et la ligne à grande vitesse. Aussi bien au nord de Toulon, qu'au Muy, que dans l'est des Alpes-Maritimes. Donc, effectivement nous n'avons plus du tout le projet de faire ce qui s'est fait il y a une quinzaine d'années avec une approche un peu différente : des gares totalement isolées du réseau ferroviaire.

Michel BOUISSON, Collectif TGV Sud Var

J'ai bien noté l'emplacement des trois gares nouvelles, j'ai bien noté les pointillés sur La Blanche et sur Nice, par contre je n'ai pas vu de pointillés sur Toulon. Alors, est-ce que cette gare de Toulon-Centre n'a pas retenu votre attention ? Est-ce que cette étude ne vous a pas été demandée ? Ou alors, est-ce que le projet de Toulon-Centre est un projet jugé irréaliste et donc non réalisable ?

Didier COROT

Le Bureau d'Etudes veut peut-être répondre et RFF ensuite ?

Isabelle RAULT

Une petite précision, nous n'avons pas travaillé nous-mêmes sur le projet ou les intentions, nous avons fait un bilan avec un point de vue extérieur. Personnellement je ne peux donc pas vous répondre. En revanche, RFF peut apporter ses précisions.

Bernard GYSSELS, Chef de projet PACA, RFF

Concernant la présentation faite par le bureau d'études, la nuance est que les trois gares nouvelles – si j'ai bien compris – qui étaient dessinées en traits pleins rouges, ce sont des positionnements issus des décisions du Comité d'Orientation. Ces gares avaient été clairement identifiées. Par contre, pour les autres, ce sont des hypothèses complémentaires de travail et ce ne sont pas

exactement des gares nouvelles comme les trois autres. J'ajouterai quelque chose, comme le bureau vous l'a présenté, ils n'ont travaillé que sur ce qu'ils ont eu comme mission quand la Commission a passé la commande il y a un mois, un mois et demi, c'est-à-dire sur les trois scénarios approfondis par RFF. Je rappelle que les trois scénarios approfondis sont :

- Nord-Arbois/Nord-Toulon ;
- Sud-Arbois/Nord-Toulon ;
- Et Marseille-Centre/Nord-Arbois.

De ces trois scénarios, il n'y en a pas un passant par Toulon-Centre et c'est peut-être pour cela que ces séquences n'ont pas été faites dans ce sens-là.

Stéphane HANROT

Excusez-moi, mais la question était : « Pourquoi n'y aurait-il pas un projet de gare urbaine à Toulon ? »

Bernard GYSSELS

Les gares du centre des villes comme la gare du Centre de Toulon n'est pas du tout abandonnée par le projet. Si on propose une gare nouvelle, c'est une gare en plus. Effectivement, c'est une erreur de présentation. On n'en parle jamais parce qu'elles existent et si vous regardez les dessertes dans les études, vous verrez que dans le projet, les centres-villes sont largement desservis. Les gares de centre-villes ne sont pas du tout abandonnées, seulement, elles ont l'emprise et la largeur qu'elles ont, il y a la place qu'il y a pour augmenter les dessertes et pas plus mais elles ne sont absolument pas abandonnées.

Jean-Paul MENARD

Si vous le permettez, d'accord, elles ne sont pas abandonnées mais nous avons pu entendre parler plusieurs fois de gares en centre-ville ou proches du centre-ville. Alors y a-t-il une étude, une volonté et quelque chose de réaliste dans tout cela ? Oui ou non ? Ou est-ce qu'on reste sur Nord-Toulon ? Je crois que Monsieur va pouvoir nous répondre.

André GILLET, Conseiller à TPM

Effectivement, la Communauté d'Agglomération a diligenté une étude pour essayer de voir quel serait l'impact d'une gare plus proche du centre de gravité de l'agglomération. Cette étude est actuellement terminée. Elle a fait l'objet d'une concertation avec les 31 communes du SCOT qui est le Schéma de Cohérence Territoriale organisé autour de Toulon, qui regroupe 31 communes et déborde donc largement du périmètre de l'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée. Cette étude va être adressée à la CPDP et à RFF pour qu'ils puissent éventuellement la critiquer et l'amender, si nécessaire. Nous avons également commandé une étude qui est en cours pour voir dans quelle mesure on ne pourrait pas réutiliser, au moins partiellement et de manière plus dynamique que ce qui est déjà proposé dans l'étude actuelle de RFF, la gare de Toulon-Centre.

Philippe MARZOLF

Je modifie : la Commission ne fera pas de critique sur cette étude, mais la mettra à la disposition du public pour qu'elle soit lue par tout le monde comme l'étude de Marseille sur le passage par le centre de Marseille.

Jean-Charles PIPINO, Association de sauvegarde des pays de la Sainte Baume et du Mont Aurélien

Monsieur Gillet, mais conclut-elle à la faisabilité du projet ou pas ?

André GILLET

Oui mais attendez, elle n'est pas validée.

Jean-Charles PIPINO

Si c'est difficile, c'est aussi difficile de traverser le Var. Croyez-vous toujours à l'opportunité de cette ligne ? C'est la question que je me suis posée après vous avoir écouté.

D'autre part, quand on parle de groupement de nuisances, je pense que les Romains sont passés par là. Après les Romains il y a eu les constructeurs de routes avec la Nationale 7 et aujourd'hui, on voit arriver l'autoroute avant le projet TGV. Ce que vous nous proposez n'est ni plus ni moins que ce que Monsieur Quérrien avait étudié, avec cette variante que maintenant on impacte sur le val d'Issole et on va construire une gare sur la plaine de Cuers. Je pense que derrière tout cela, la prise en compte de l'humain, du paysage, des enjeux d'espace... Que nous proposez-vous ? Vous nous proposez des merlons de terre tels que ceux qui sont sur le bord de l'autoroute ? C'est cela les protections ? Vous êtes dans un milieu extrêmement urbanisé. Vous le savez, les villages du Var sont descendus dans la plaine avec l'arrivée de la route et de celle du chemin de fer. On vit donc dans des communes extrêmement urbanisées, de l'urbanisation diffuse – on peut critiquer – mais qui a ses avantages et qu'est-ce que va devenir une voie nouvelle là, au milieu ? On va encore apporter une nuisance supplémentaire à celles déjà existantes. Je crois que dire qu'on veut faire un groupement des nuisances c'est quelque chose d'assez inaudible – au sens propre du mot – pour un certain nombre d'habitants du Var.

Didier COROT

RFF, même à cette échelle encore très en amont, pouvez-vous quand même annoncer les préconisations ?

Michel CROC

Du coup je saute plusieurs étapes et je me place dans cinq ans ou dans dix ans : dans certains cas, par exemple, en collant la ligne à grande vitesse contre l'autoroute A 8 à l'endroit où on peut le faire, on peut faire des protections contre le bruit qui règle les deux à la fois : elles protègent les

habitants d'un côté, à la fois du bruit de l'autoroute et de celui de la ligne à grande vitesse. Dans une solution comme celle-là c'est ce qu'on appelle se concentrer sur un couloir.

Jean-Charles PIPINO

Je voudrais simplement apporter une précision : il y a dix ans, un peu plus maintenant, on nous servait la même soupe. On est même venu faire les mesures chez nous. Des mesures qui, soit dit en passant, sont extrêmement complexes puisqu'on ne mesure pas le bruit de l'ouvrage et le bruit fait par le TGV ou l'autoroute, mais on mesure ce bruit sur une moyenne de 24 heures. Et, Mesdames et Messieurs, on était arrivé à cette conclusion – ce n'est pas une provocation, c'est écrit, c'est une réalité – : un TGV fait moins de bruit que les cigales.

Didier COROT

Sur ce point, est-ce que le bureau d'études veut apporter une précision ?

Stéphane HANROT

Comme vous l'avez remarqué dans les fiches de séquences, il y aura des problèmes pour chaque séquence traversée. Quand nous disons qu'il y a intérêt à regrouper les infrastructures c'est précisément pour la raison qui a été ré-expliquée, à savoir, qu'on peut mieux protéger du bruit et améliorer les infrastructures comme les autoroutes qui ont été faites à une époque où il n'y avait pas d'exigences de protection acoustique aussi fortes que celles qu'il y a maintenant, cela permet de re-qualifier et de réhabiliter un certain nombre d'infrastructures, de limiter les emprises mais également de jumeler les deux dans leur fonctionnement. Effectivement, pour ceux qui sont proches de l'infrastructure cela peut poser un problème, mais raisonner – non mais je suis d'accord, je ne défends pas le projet RFF, je ne suis pas là pour cela, mais je mesure simplement l'impact des choses – : si j'ai une autoroute là, je ferai un TGV plus loin et puis, en troisième, j'ai la route nationale, je multiplie par trois, et si je prends chaque côté par six, le linéaire impacté.

Didier COROT

Autre question ? Nous nous excusons mais nous essayons de donner la parole à des gens qui n'ont pas encore parlé en réunion publique.

Monsieur ARMAND, Signes Protection Environnement

Je voudrais revenir sur la question posée par Monsieur Buisson à propos des bruits et confirmée par le représentant de TPM, à savoir, deux choses : vous l'avez dit, collectivement, c'est la Région PACA qui va financer la LGV. Déjà ce n'est pas trop normal mais on pourra y revenir. C'est le Conseil Général du Var et TPM qui vont financer une partie de cette LGV ; comment ne peut-on pas prendre en considération les vœux de Monsieur Falco ? Est-ce que des études de bureaux indépendants seront faites ou ne va-t-on subir que l'étude d'un bureau diligenté par TPM ? La prise de position ferme de TPM me gêne un peu, ainsi que la non neutralité des bureaux d'études qui ont étudié ce parcours. Je souhaite donc savoir si ce tracé sera étudié et mis au débat public afin que nous en discutions également. Merci.

Philippe MARZOLF

Peut-être qu'il est bon de rappeler – mais quelqu'un l'a déjà dit – que le temps du débat public – on l'a déjà expliqué – pour élaborer un projet d'une importance nationale comme celui-ci, est de dix, quinze ou vingt ans. L'enquête publique qui a été le seul moyen, pour une population, de s'exprimer sur le projet se passait quelques années avant le début des travaux, ce n'est pas modifier le projet, en tout cas, son opportunité était déjà tranchée. Le débat public revient très en amont. Cela fait seulement depuis deux ou trois ans que RFF, avec ses partenaires (la Région, les trois départements et les trois agglomérations), étudie ce projet. Tout n'a pas été étudié ; l'objectif du débat public est de répondre à plusieurs questions et principalement à la question de l'opportunité de cette ligne, pour permettre aux gens d'être informés et de pouvoir dire si leur semble opportun ou pas de créer une nouvelle ligne à grande vitesse. Après – comme certains nous l'ont déjà expliqué –, il y aura une phase d'études complémentaires qui permettront, si Réseau Ferré de France décide de continuer les études, d'arriver à un tracé beaucoup plus fin. Par contre, pendant le temps du débat public qui dure quatre mois officiellement – c'est la loi du 22 février 2002 qui nous l'impose – il y a la possibilité que la CNDP (Commission Nationale de Débat Public) commande une étude – forcément légère, c'est pendant les quatre mois du débat – sur une contre-expertise par rapport à une étude faite par quelqu'un pour voir si la méthodologie appliquée est la bonne ou pas. Ce ne sera jamais une étude de tracé, mais cela peut être une étude commandée par la CNDP sur une contre-étude, par exemple. Cela répond à votre question ou pas ?

Monsieur ARMAND

Pas tout à fait, puisque vous avez dit tout à l'heure que vous ne feriez rien, et que vous mettriez à la lecture du public, la proposition faite par TPM et qu'il n'y aura pas de « contre-expertise ». C'est ce que je voulais savoir : est-ce que cette étude va être faite ? Sachant qu'à l'association nous sommes contre la LGV.

Philippe MARZOLF

Certes, nous ne ferons rien avant. Ce que j'ai dit, c'est que l'étude TPM va être mise en lecture publique par la Commission. RFF pourra réagir par rapport à ces techniciens, si ensuite il y a des demandes... Nous, à la Commission Nationale, nous ne pouvons pas dire : « il nous faudrait une étude comme cela. » Il faut qu'il y ait une demande du public, des acteurs par rapport à une étude particulière et à ce moment-là, la Commission décide s'il est possible de le faire pendant le temps du débat – je vous rappelle qu'il ne reste plus que deux mois de débat public –, etc. Mais il ne faut pas oublier qu'après le débat public, d'autres études seront faites par le maître d'ouvrage ou d'autres acteurs.

Maurice FRANCESCHI, Toulon Var Déplacement

A Toulon Var Déplacement, nous sommes pour améliorer les transports dans l'intérêt de tous les humains de la région et, que ce soit quelque chose qui soit utile aux personnes de la région et d'autre part, que cela ne lèse pas d'autres personnes de façon énorme comme certains projets qui nous sont présentés sembleraient le faire. Pour que ce soit utile, nous avons constaté qu'il faut que les gares soient dans les centres de gravité des habitants. C'est une nécessité que les gares soient dans les centres de gravité parce que, dans les centres de gravité, ils auront à peu près tous le même

temps pour aller à la gare TGV. Alors que si c'est extérieur au centre de gravité, tout le monde devra faire des trajets importants pour aller jusqu'à cette gare. Je pense donc qu'il faudrait que nous arrivions assez rapidement à rayer ces gares et que nous ne fassions plus d'études sur ces gares extérieures aux centres de gravité.

D'autre part, si ce projet se fait, il va se faire pour des centaines d'années. Dans trois cents ans, nos enfants, petits-enfants et arrière-petits-enfants l'utiliseront encore. Je pense donc qu'il faut prendre notre temps pour réfléchir et peut-être faudra-t-il prolonger ce débat public au-delà de quatre mois – je trouve que c'est nettement insuffisant –. Peut-être qu'une fois ce débat public terminé, faire de nouvelles études et ensuite, refaire un nouveau débat public suite à ces nouvelles études serait une bonne idée.

Et troisième chose : je voudrais dire que les personnes qui subiront l'agression de ce tracé – parce qu'il faut l'appeler comme cela – doivent être indemnisées à hauteur aussi bien de l'impact physique sur les terrains, mais également de l'impact psychologique qu'elles subiront.

Voilà donc quelques points que je voulais développer, mais j'ai encore d'autres choses à dire.

Philippe MARZOLF

Je voudrais juste vous parler de la deuxième question : les suites du débat public. Je vous rappelle que la loi est très précise sur ce point. La CNDP (Commission Nationale de Débat Public), autorité administrative indépendante, est là pour organiser un débat public de quatre mois dans un temps défini, mais, après, elle doit veiller à la bonne participation du public tout au long de l'élaboration du projet et même de l'information pendant la phase des travaux. Donc pendant tout le temps où les projets de RFF continuent à être étudiés, après le mois d'octobre, la CNDP sera toujours là pour demander à Réseau Ferré de France comment il compte informer, faire participer le public par rapport aux résultats des nouvelles études qu'ils auront élaborées. Il n'y aura pas de nouveau débat public – deux débats publics sur un même projet cela ne s'est jamais vu – par contre, il y aura un suivi et la CNDP sera également là pour être à vos côtés, pour demander à RFF qu'il vous fasse participer, qu'il vous informe normalement sur la continuité du projet. RFF peut peut-être parler de ce fameux cadre dans les centres de gravité des villes et l'organisation.

Maryse ARCHAMBAULT, SNCF

Sur l'affaire des centres de gravité, nous, SNCF, avons étudié ce que nous appelons : « l'accessibilité des gares » et telles qu'elles apparaissent dans le projet présenté par RFF, c'est-à-dire des zones qui sont des gares qu'on imagine à l'intersection de la ligne à grande vitesse et des lignes classiques. Je peux vous montrer le genre de travail que nous avons fait en l'occurrence, pour la gare de Toulon-Centre. Ce vous voyez là, c'est la zone d'accessibilité de la gare actuelle de Toulon-Centre. C'est un peu petit, mais les couleurs vert et bleu foncé montrent la population qui est à moins de 20 minutes de la gare de Toulon-Centre. Dès que les couleurs s'éclaircissent, on est de plus en plus loin. Jusqu'aux zones vertes que vous voyez, on est à 20 - 30 minutes d'accès pour la gare de Toulon-Centre. Vous voyez-en haut les chiffres correspondants au nombre d'habitants et d'emplois qui sont dans ce qu'on appelle cette zone d'accessibilité de la gare.

Une intervenante

A quel horaire de la journée pour les 20 minutes ?

Maryse ARCHAMBAULT

C'est une moyenne.

L'intervenante

D'accord. Merci.

Maryse ARCHAMBAULT

Si nous regardons la diapo suivante, nous avons fait exercice avec une gare telle qu'elle est aujourd'hui dans le dossier du maître d'ouvrage, qui pourrait être effectivement placée aux alentours de Cuers. Que voit-on ? On voit de choses :

Tout d'abord, que la zone d'accessibilité – tout l'ensemble du vert – est beaucoup plus large, cela veut dire qu'avec cette gare on dessert un territoire beaucoup plus important, qu'avec la gare de Toulon-Centre actuelle. Cela dit, si on regarde la zone vert foncé, la zone des deux premiers verts qui est la zone à moins de 20 minutes, puis la zone à moins de 40 minutes, on s'aperçoit, qu'en population, on a un peu moins de monde que pour Toulon-Centre. Et surtout, ce que vous voyez sur la carte, on est loin de Toulon-Centre et vous voyez que les habitants de la ville de Toulon-Centre sont nettement éloignés de cette gare. Maintenant si on regarde la diapo suivante, on essaie de rassembler les deux et de se demander ce qui se passe si on a ces deux gares : celle de Toulon-Centre et celle que j'ai appelée Toulon 2.

Vous avez 285 000 habitants qui sont bien situés, tous à moins 40 minutes des deux gares. Mais, à gauche, on a 215 000 habitants qui sont actuellement à moins de 40 minutes de la gare de Toulon-Centre et qui y resteraient, mais qui, du coup, sont assez éloignés d'une deuxième gare hypothétique à Toulon. Il est sûr que là – nous parlions de zone de gravité – nous avons un positionnement gare qui est un peu loin de la zone de gravité des habitants de Toulon. Et par contre, nous voyons que nous avons 170 000 habitants qui sont dans le nord-est de Toulon et qui, eux, sont loin de la gare de Toulon-Centre, mais qui se trouveraient à moins de 40 minutes d'une nouvelle gare à Toulon.

Alors, aujourd'hui, nous nous disons que plus une deuxième gare serait proche de Toulon-Centre, mieux ce serait. Cela dit, il y a un intérêt qui est que là vous développez la zone globale de l'accessibilité au TGV à condition de garder une offre TGV complémentaire dans les deux gares.

Voilà ce que je peux dire. Après, la gare sera située en fonction du passage de la ligne. Si on garde deux gares à Toulon-Centre, vous voyez qu'elles peuvent développer l'accessibilité et qu'il faut leur donner des fonctionnalités complémentaires. La gare actuelle de Toulon-Centre est une gare pour le TER et vous savez qu'il est en projet de doubler, au minimum, l'offre TER donc beaucoup de clients dans cette gare ; ce qu'on imagine, si on a une ligne nouvelle qui passe en dehors de la

ville et que donc on étudie une de ces gares sur cette ligne nouvelle, on pourrait en faire une gare qui permettrait de développer l'offre TGV, notamment pour ceux Province-Provence.

Je voulais dire également qu'une gare située directement sur la ligne à grande vitesse permet de donner à toute la population qui habite non loin de cette gare, un accès direct à la grande vitesse, donc un meilleur temps de parcours, parce que si vous regardez la clientèle de Toulon aujourd'hui, nous avons plus de 30 % de voyageurs d'affaires qui sont très intéressés par le moindre gain de temps.

Ce genre d'analyse, nous l'avons faite pour les trois gares nouvelles qui sont imaginées dans le projet.

Didier COROT

Sur la question des gares, est-ce que le Bureau d'Etudes pourrait apporter des précisions ?

Stéphane HANROT

Je crois que l'intervention illustre bien tous les enjeux qu'il y a autour de l'implantation des gares. Il y a une raison économique et de viabilité pour la SNCF et RFF, mais en même temps, on comprend bien que vous raisonnez par rapport à une population distante, mais vous ne mesurez pas l'impact, dans le développement urbain, de votre projet et, à partir de là, les conséquences territoriales que cela a sur l'aménagement du territoire de la commune autour. En même temps, c'est une question, l'avez-vous fait ?

Maryse ARCHAMBAULT

C'est une bonne question. Pour l'instant c'est quelque chose que nous demandons aux villes et nous allons passer à l'étape suivante – si étape suivante il y a –, il n'est pas question de faire des gares qui ne soient pas accompagnées d'un projet urbain. Ce que nous voulons, c'est savoir si une gare située dans tel environnement d'une agglomération correspond à quelque chose par rapport au plan de développement urbain que veut la Ville. Il n'est pas question d'implanter des gares, comme cela. L'intérêt d'une gare c'est sa fonctionnalité.

Philippe MARZOLF

Monsieur Gillet, peut-être ?

André GILLET

Je voudrais simplement préciser, sans faire de polémique avec la SNCF et RFF puisque nous travaillons en concertation avec eux, mais dans les chiffres qu'on vous montre, il y a quand même deux observations à apporter.

- La première est qu'il faut plutôt regarder le périmètre à 20 minutes que celui à 40 minutes, parce que 40 minutes est un temps d'accès à la gare très long et si vous mettez 40 minutes pour

vous rendre à la gare, alors que le TGV ne va améliorer le temps de parcours actuel que, précisément, de 40 minutes, le gain est nul.

- Le deuxième point c'est, je crois, le projet urbain. Le projet urbain fait et pourquoi avons-nous sollicité une étude complémentaire, c'est parce qu'il n'y a pas, actuellement, de projet urbain de la plaine de Cuers. Donc l'idée de rapprocher la gare, est de la mettre en cohérence avec d'autres investissements que font le Département et l'Agglomération dans le cadre de ce schéma de cohérence territoriale, de manière à avoir une inter modalité et de pas avoir comme seul moyen de transport possible pour la nouvelle gare, la voiture particulière.

Philippe MARZOLF

Quant aux problèmes physiques et psychologiques, est-ce que RFF aurait quelque chose à dire ?

Michel CROC, directeur régional PACA RFF

Je vais répondre brièvement, pas en termes d'agression, mais en termes de ce qui se passe réellement : les questions d'expropriation se font après une déclaration d'utilité publique et la façon dont elles sont traitées est très bien codifiée par des textes qui permettent, en particulier au maître d'ouvrage, de faire des accords amiables avec les personnes dont il achète les propriétés. Et la seule chose que je peux dire c'est que sur les projets de ligne à grande vitesse que nous avons faits récemment, en général, nous avons 90 % d'accords amiables.

Philippe MARZOLF

Concernant les gares, on va pouvoir aborder ce sujet, mais pour des raisons de continuité qui sont prévues dans le calendrier, Cuers, etc., il faut que nous respections le *timing* et je propose donc que nous passions à la deuxième phase de cette réunion et que nous en profitions, pendant que les experts qui vont présenter le contexte agricole et paysage et du patrimoine de la région...

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

Didier COROT

Les experts : nous avons Monsieur Jean-Paul Ferrier, Monsieur Bernard Fanton, Georges Demouchy, Madame Dautier, Monsieur Kabouche, et Madame Guerrero.

La deuxième partie est davantage consacrée au contexte géographique, agricole et plus particulièrement urbain.

Je rappelle aux intervenants qu'ils ont sept minutes. Que nous avons déjà cédé cinq minutes pour la présentation qui nous paraissait indispensable et je donne donc la parole à Jean-Paul Ferrier.

La LGV PACA dans le contexte de la métropolisation du territoire régional

Jean-Paul FERRIER, géographe, université de Provence

Merci Monsieur le Président. Mon intervention sera composée de deux parties :

- Une partie qui repose sur un mot qui mérite un peu d'explications mais qui a beaucoup d'avantages quand on commence à s'en servir – c'est mon point de vue et celui des personnes avec lesquelles je travaille – c'est le mot : métropolisation. Remplacer ce mot par le mot « post-urbanisation ».
- Et la seconde partie de mon intervention porte sur les avis qu'on peut avoir sur la société actuelle compte tenu des processus qui sont décrits par les deux termes que je viens d'employer.

Je vais travailler sur cette carte publique que vous connaissez pour appuyer mon raisonnement. Je voudrais rappeler que j'ai été membre du Collège des Experts du TGV Méditerranée en 1992 invité à cette responsabilité par les écologistes de la Vallée du Rhône et que je suis géographe. Je travaille sur les transformations des territoires actuels. Dans ce contexte, j'imagine que deux ou trois acquis de ce travail peuvent être utiles pour la discussion que nous avons ici.

Il est clair que sur le mot « métropolisation », tous ceux que nous avons entendus jusqu'à ce que je parle maintenant, n'ont pas employé ce mot ni, évidemment, le mot « post-urbanisation » et, contribuent, à mon avis, et à l'avis de tous les gens qui travaillent sur cette protection – je pense que pour la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et pour la Méditerranée en général, c'est extrêmement important – à maintenir des disputes inutiles qui ne nous permettent pas d'avancer ni de nous unir sur ce qui est la ville, sur ce qui est la campagne, sur ce qui est rural, sur ce qui est urbain. Il se trouve qu'on peut défendre l'idée que depuis les années 1970, pour moi, cela fait une génération, le monde a changé de telle façon, que ces catégories ne sont pas les bonnes. Et quand on voit la façon dont les choses sont abordées, ce point de vue n'est pas un point de vue très entendu. Je souhaite qu'il soit entendu et je ne vais pas m'expliquer plus longtemps et c'est au nom de ce point de vue que je vais défendre une argumentation qui tourne autour de cette ligne, celle que vous avez devant les yeux.

La question est : que se passe-t-il de nouveau dans le monde actuel concernant les territoires ? Je crois que nous pouvons dire que l'une des caractéristiques fondamentales, c'est la mobilité. Mobilité matérielle et mobilité immatérielle. Et quand on pense à ce qu'étaient les transports il y a trente ans et au fait qu'il n'y avait pas de téléphone portable, ni Internet il y a une dizaine d'années, on se rend bien compte que quelque chose a bougé et que cela a profondément transformé les territoires. Cela les a tellement transformés qu'on peut défendre le point de vue dans tous lieux et territoires. Cela était vrai, il y a trente ans dans des régions comme une partie de la région méditerranéenne. Maintenant, c'est vrai pour la France entière, l'Europe entière et une grande partie du monde. On peut dire que, maintenant, cela n'a plus beaucoup de sens de faire des distinctions entre ce qu'on nommait « villes », ce qu'on nommait « campagne », ce qu'on nommait « urbain », ce qu'on nommait « péri-urbain ». Cela n'a plus beaucoup de sens parce qu'il faut être soigneux de toutes les portions des territoires que nous avons et que nous devons habiter avec sagesse et qualité. Et tant qu'on ne fait pas ce travail de nouvelle désignation, on ne peut pas s'engager dans un programme très général, très important qui va préserver chaque portion du territoire.

Je ne vais pas en dire plus maintenant sur ce thème sinon je vais consommer mon temps de parole et je voudrais dire, simplement pour illustrer l'intérêt de cette réflexion, dans Le Monde, il y a quelques jours, ou dans d'autres journaux, cela a été fait, cela a été raconté d'abord à la radio, l'urbanisation grignote, et il y a une image en première page du Monde, etc. Et encore aujourd'hui, dans une structure de qualité telle que celle que nous avons en France, on continue à parler – comme je ne veux pas parler ici – et on continue à nous diviser. Mon ambition est de dire des choses qui permettent de ne pas nous diviser.

La première chose qu'il faut dire est que, dans ces territoires nouveaux, il y a des choses... Les conditions de transport, par exemple, sur des questions de lignes nouvelles, ont été changées. Le travail que j'ai fait dans les années 1992 avec des collègues, était de faire comprendre à la SNCF que descendre la Vallée du Rhône ce n'était pas traverser la France entre Paris et Lyon, c'était autre chose et que cela imposait un certain nombre de contraintes notamment dans l'échange, l'intermodalité, le contact entre tous les réseaux de transport et donc, l'accès aux gares en centres-villes. De ce point de vue, un certain nombre de choses ont été acquises. C'est sur ces choses-là que je vais argumenter, mais d'autres n'ont pas été acquises.

Le travail que nous devons faire maintenant, c'est comprendre que traverser la Vallée du Rhône, ce n'est pas aller de Marseille à l'Italie ou de Marseille à l'Espagne et au-delà. J'ajoute tout de suite une chose, qui est que, fondamentalement, aller sur ces directions, c'est penser qu'une gare n'est pas quelque chose qui va dans une direction. Une gare sert à aller, il y a des quais de chaque côté, comme dans le métro, d'un côté, ou de l'autre. Quand on est dans une gare, quelle qu'elle soit, on peut aller vers l'est, vers l'ouest, vers le nord. Il est très important que les échanges de transports se fassent de façon convenable. Cela va permettre beaucoup d'avantages sur lesquels je ne m'explique pas et je pense qu'on me posera des questions qui doivent être traitées hors temps.

Nous avons donc des acquis à mettre en commun sur ce tracé de ligne. Cet acquis est qu'on doit passer une ligne neuve dans les zones où il y a le plus d'usagers, de telle façon que les gens qui sont un peu plus loin puissent venir facilement dans les conditions les plus convenables possibles. Je dis bien que tout cela se discute au mot par mot, au mètre par mètre et au kilomètre par kilomètre. Cela se discute donc absolument partout, de telle façon que les gens puissent accéder à quelque chose qui va les ouvrir sur un dispositif de transport nouveau.

De ce point de vue-là, il n'y a pas, du point de vue de la raison territoriale, de la raison aménagiste, de la sagesse qui consiste à penser à nous et à ceux qui vont suivre, d'autre solution que de passer par Marseille, par Toulon et par Nice et par les agglomérations. C'est pour cela que j'ai utilisé ce tracé. Et ce tracé présente des avantages indiscutables sur lesquels je ne m'étendrai pas.

J'ajoute une seconde chose, les acquis de la Commission de 1992 étaient de contourner les gares et l'exemple qu'on a sur Toulon le montre bien. L'idéal serait d'avoir des TGV qui rentrent dans la gare de Toulon, par exemple, par la ligne à grande vitesse et en ressortent pour continuer. Evidemment, cela offre des services aux habitants qui sont sur les quais de la gare de Toulon-Ville et en même temps, quand d'autres trains passent, ils passent par la ligne directe au-dessus. Dans le tracé qui est ici, il y a des traversées de gares qui se font très facilement par la voie centrale tel qu'on l'a à Aix, à Valence, à Lyon, tel qu'on l'aura à Nice et sans doute à Marseille. C'est une solution facile.

La situation de Toulon est plus délicate. La meilleure solution est donc d'avoir...et dans le projet de 1992, on avait appelé ce dispositif Quin-Ferrier parce que c'était notre Président, Monsieur Quin, qui s'était associé à moi pour défendre cette idée. Il fallait donc essayer d'amener la SNCF à faire ce travail et elle ne l'a pas fait. Pour nous aujourd'hui, le problème est donc de savoir si elle va le faire maintenant ? Cela dépend de beaucoup de choses, de la prise de conscience, de la volonté des collectivités et des différents partenaires, jusqu'à l'Etat, jusqu'à l'Europe et jusqu'à nos partenaires de part et d'autre de cet axe, puisqu'il est bien question d'environ 150 kilomètres à découvert à unir à un dispositif européen qui a une importance capitale.

Dans la minute qui reste, je vais dire trois ou quatre mots sur la question de Toulon et ensuite dire en quoi cette façon d'observer les choses nous pousse à agir ensemble d'une façon nouvelle.

Concernant Toulon, il est clair que l'idéal serait d'avoir un système comme celui-là qui permette d'entrer et de sortir de Toulon. Quand on vient de l'Italie, cela ne pose pas de difficultés : on arrive par Cuers, à Cuers, on prend la voie actuelle, on rentre dans l'agglomération toulonnaise, on rentre dans la gare et on en ressort et très vite on reprend une voie rapide. C'est très facile. C'est plus facile de rentrer par Cuers, mais il est très difficile de sortir et de se rattraper de l'autre côté. Mais ce n'est pas impossible. Là, il y a un débat et l'une des questions qui se pose est de savoir comment on va réussir à régler cette situation. Et cela nous dépasse tous sauf au niveau d'un objectif, sachant qu'il faudra qu'on mette en relief les avantages et les inconvénients. Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que si on veut avoir un accès convenable dans l'agglomération toulonnaise, il faut qu'il y ait une gare TGV au sens d'une ligne TGV très près de Toulon. Cela peut être Cuers, cela peut ne pas être Cuers, mais avec des décrochages sur Toulon.

Philippe MARZOLF

Le temps est écoulé.

Jean-Paul FERRIER

La conclusion est que ce regard-là sur la dynamique des territoires nous amène à avoir une autre pratique qui est la suivante : dans les années qui viennent, la question est celle de l'habitation, mais l'habitation au sens très concret des maisons, de leur confort, de leur qualité, de leur prix, de leur accessibilité, mais également de ce qu'on y fait à l'intérieur, sachant qu'il est hautement probable

que dans quelques années la durée du travail baissera encore, qu'on arrivera sans doute à des semaines de quatre jours (32 heures) et que la question de l'habitation, quel que soit l'endroit où on est et quels que soient, l'activité, le mode de vie, l'âge et les stratégies qu'on a, il faut qu'ils soient les meilleurs possibles ?

Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Après cet aspect urbain, nous allons tout de suite aborder l'aspect agricole du territoire et nous prendrons les questions à la suite.

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

Pour ma part, je suis chargé de présenter l'agriculture de notre département. Bien évidemment, je parlerai plus précisément de l'agriculture du département du Var, même si le périmètre d'étude s'étant un peu à l'est et à l'ouest des Alpes Maritimes et des Bouches du Rhône. Sept minutes pour présenter l'agriculture c'est presque un tour de force, mais comme le sujet a un lien avec la grande vitesse, je vais essayer de faire au mieux. Donc une situation géographique très particulière. Une façade méditerranéenne très ouverte, c'est la Côte d'Azur, c'est la Provence, un attrait naturel. Les populations du département – ce n'est un secret pour personne – ont doublé en 40 ans. La population du Var a une croissance démographique très forte, alors qu'elle se trouve à 2,5 par rapport à celle que nous connaissons sur la moyenne nationale. Notre économie départementale est essentiellement tournée vers le tertiaire qui représente 80 % de l'emploi et l'agriculture qui se range dans le secteur primaire qui représente 3 % de l'activité générale. Cependant, ces 3 % occupent une très forte place sur la surface totale du département. Cette agriculture est une économie encore importante, encore présente et elle regroupe plusieurs fonctions. Elle est dite multifonctionnelle, elle a des composantes environnementales, elle concerne également le paysage qui constitue un atout essentiel pour le tourisme. Elle est porteuse d'écologie, de biodiversité parce que ce sont les rares espaces encore ouverts à l'intérieur de ce département. Elle est également sociale, patrimoniale, et elle propose des espaces de bien-être et elle devient un référent identitaire pour l'ensemble des populations concentrées dans les milieux urbains. Lorsqu'on parle d'agriculture on ne peut pas ne pas parler de son support qui aide à la production. Ce qui permet de produire, c'est le sol c'est la terre, la terre c'est le foncier et aujourd'hui ce sol représente – je le disais lors de la séance thématique sur les enjeux fonciers le 12 avril dernier –, à la date à laquelle nous sommes rendus, en 12 et 14 % de la surface totale du département. C'est à dire que c'est un reliquat, quelque chose devenu rare, donc précieux. Le Var c'est 600 000 hectares, la SAU c'est 85 000 hectares. Bien évidemment, si cette SAU était compacte cela serait plus simple, si elle était rassemblée en un lieu bien homogène mais, regrettamment, la topographie a voulu qu'elle soit dispersée, émietlée sur la totalité du département. On trouve donc notre agriculture répartie sur la surface totale de ces départements, mais n'occupant que 12 % de cette surface. Mon professeur à l'université, le professeur Livet disait que le Var est une succession de bosses boisées et de creux

cultivés avec, entre eux, pour les relier, des petites routes tortueuses. Je trouve que c'est une bonne définition de notre département.

Maintenant, si on regarde l'agriculture, on peut dire qu'elle a évolué depuis 1970. Si on regarde l'ensemble des indicateurs statistiques, on se rend compte que tout cela évolue avec le temps à une vitesse assez folle. Il y a 30 ans la population était de 500 000 habitants, aujourd'hui nous sommes à 900 000 habitants. Il y a 30 ans, la surface agricole était de 97 000 hectares, aujourd'hui on atteint péniblement 85 000 hectares. La population agricole, c'est-à-dire l'ensemble des personnes qui travaillent autour de cette activité, c'était 50 000 personnes, aujourd'hui, c'est 20 000 et concernant les exploitants, les entreprises agricoles, ce qu'on considère comme des entreprises professionnelles étaient environ 8 000 en 1970 et aujourd'hui nous sommes à moins de 3 000. Ces entreprises-là gèrent la totalité de ce territoire. Ce sont les acteurs et les gestionnaires de ce territoire. Bien évidemment, nous sommes concernés lorsqu'un ouvrage linéaire, un ouvrage structurant de type ligne à grande vitesse concerne un département où les productions agricoles se trouvent réparties sur sa surface.

Concernant les productions, quatre composantes majeures : la viticulture, l'horticulture, autour de laquelle on peut également ranger les pépinières, l'élevage (deux types d'élevage en majorité dans notre département, les ovins et les caprins). On peut également y joindre l'apiculture car on considère que c'est également de l'élevage, des terres en grande culture et puis de l'arboriculture avec l'arbre mythique qu'est l'olivier. Le tout majoritairement labellisé, c'est-à-dire, répondant à des critères de qualité et non pas de quantité. Le Var ne fait pas de production massive, n'est pas inscrit dans une agriculture industrielle, mais produit de la qualité quelles que soient les productions que l'on rencontre.

La viticulture, on peut commencer par elle, ces quatre appellations d'origine :

- Bandol ;
- Le Côtes de Provence ;
- Le Coteaux Varois ;
- Et le Coteaux d'Aix.

Donc quatre appellations d'origine contrôlée qui sont les signes d'une très grande qualité et qui permettent de faire des vins d'assemblage. A côté de ces quatre appellations d'origine contrôlée, il y a cinq appellations de vins de pays : une générique qui permet de produire des vins de pays du Var sur l'ensemble du département, et quatre autres dites de « vins de pays de zone » c'est-à-dire spécifiées selon des terroirs, des caractérisations géographiques : ce sont les vins de pays des Maures, des vins de pays du Mont (*inaudible*), les vins de pays du Val d'Argens et les vins de pays des Coteaux du Verdon. Tout cela est organisé avec une cinquantaine de caves coopératives et à environ 400 caves particulières. C'est donc une véritable structuration qui occupe le territoire et qui représente la viticulture. C'est 30 000 hectares de vignes, dont 25 000 sont situés en AOC avec la production phare de cette région revendiquée autour du terme « Provence » : le vin rosé, dont je ne venterai pas les mérites.

À côté de la viticulture, rapidement, l'horticulture. Dans notre jargon, on range sous le terme « d'horticulture » à la fois les productions maraîchères et les productions florales et on range également sous ce vocable ce qui est fait sous abri et ce qui est fait en plein champ. Vous voyez là la diversité de ce que peut représenter l'ensemble de l'enveloppe horticole. On peut y adjoindre les pépinières ainsi que les cultures de feuillages. Tout cela tourne autour d'exploitations familiales

majoritairement, mais c'est également très structuré avec des stations de recherche, des équipements de mises en marché. Il y a environ un millier d'exploitants. Un tiers de cette production est sous abri, c'est-à-dire qu'elle marque très fortement le paysage, et on trouve plus particulièrement ce type de production dans la région Hyéroise, un peu à l'ouest de Toulon et dans la basse vallée de l'Argens. Donc une représentation sur l'ensemble du département.

L'élevage : 35 000 hectares y compris les parcours – puisque les animaux, traditionnellement, dans le type d'élevage de nos régions sont des animaux de parcours, des bergers itinérants – et les surfaces de productions fromagères. Les ovins c'est pour leur viande, et les caprins pour le fromage de chèvre apprécié par tout le monde. On compte quelques porcins, quelques équidés, quelques volailles et l'apiculture qui regroupe les bergers d'abeilles, représente 250 exploitations.

Didier COROT

Il faut conclure.

Bernard FANTON

Il faut conclure. On passe rapidement sur les grandes cultures qui sont également une des composantes de l'agriculture, on passe sur l'arboriculture et quelques productions confidentielles : la figue, la truffe, la châtaigne, les plantes aromatiques, le mimosa, au total, 41 productions. Sans parler de l'agriculture biologique qui a toute sa place puisque nous sommes le premier département de France pour l'agriculture biologique.

Je voudrais quand même dire que ce type d'ouvrage concernera l'agriculture, que l'ensemble de nos ambitions, la façon dont nous souhaitons voir l'agriculture reconnue, c'est à travers les pôles d'excellence et de qualité qu'elles représentent, mais également à travers toute la fragilité que vous pouvez déceler sur sa présence dans ce département.

On a bien compris que nous sommes concernés par environ 1 400 hectares – il va falloir trouver 1 400 hectares – et pour ces 1 400 hectares, il faudrait, autant que faire ce peu, les prendre en dehors des espaces de production agricole. Nous savons que le département du Var a beaucoup d'espace pour permettre de le réaliser.

L'objectif de la Chambre d'Agriculture – puisqu'elle s'est attelée à un projet tel que celui-ci – est d'abord de faire signer très rapidement, par l'ensemble des huit futurs signataires, une charte départementale qui permettra d'afficher une ligne de conduite de la part de tous les acteurs, mais également de tous les responsables départementaux, ainsi que des maîtres d'ouvrages pressentis. Cette charte devrait être signée très rapidement et elle servira de code de conduite générale pour l'ensemble des personnes concernées par le projet.

Et deuxièmement, la Chambre d'Agriculture n'a pas l'habitude d'aller vite et de prendre des décisions hâtives. C'est une façon simple de dire qu'elle n'a pas encore véritablement décidé de sa position. Elle s'est donc réunie, elle a organisé un débat en interne. Elle devrait réunir l'ensemble des forces représentant la profession agricole à l'échelon du département le 28 avril prochain, et le Président de la Chambre d'Agriculture proposera une ligne de conduite, laquelle sera partagée ou pas. Nous avons le temps et nous donnons donc le temps de la réflexion.

Je vous remercie de votre attention.

Didier COROT

Merci Monsieur Fanton. Puis-je vous poser juste une question par rapport à cette charte ? Pouvez-vous nous préciser les modalités, les signataires... ?

Bernard FANTON

Très rapidement, la charte est organisée autour d'un texte dont l'idée générale est la défense prioritaire des espaces agricoles devenus rares et précieux. La profession agricole ne peut plus compter sur sa propre force, c'est-à-dire, sur ses représentants, pour défendre ses 14 % qui représentent le seuil en deçà duquel on ne peut plus aller et prioritairement, le Président engage sept partenaires, puisque dans les huit partenaires il y a la Chambre d'Agriculture, à signer ce code de conduite sur l'ensemble du département. Les co-signataires sont le Préfet, le Président du Conseil Général, le Président de l'Association des Maires du Var, le Président de l'Association (*inaudible*), le Président de l'Association des Communes Forestières, et les deux autres Chambres Consulaires (Chambre du Commerce et de l'Industrie et Chambre des Métiers).

Didier COROT

Des questions ? Ensuite deux intervenants.

Monsieur LOPEZ, UDVN 83

Je suis extrêmement déçu par le déroulement de ce débat public parce que, pour l'instant, à mon avis, le débat n'a pas lieu pour une raison extrêmement simple : pour dégager l'intérêt d'un projet, la méthodologie consiste à comparer ses avantages et ses inconvénients. Or on se garde bien de nous présenter les inconvénients. On nous présente ce qu'on appelle des enjeux, c'est-à-dire des richesses écologiques, naturelles et agricoles du Var, mais on nous les présente comme un jeu de quilles au bout d'une piste de bowling, sans nous dire exactement lesquels la boule va faire tomber. Je vous rappelle des notions sur lesquelles on passe beaucoup trop vite. On nous dit qu'on va faire des gares à l'extérieur des villes, je voudrais quand même rappeler que dans toute la région et pendant tout le siècle dernier, l'urbanisation s'est toujours développée autour des axes de communication, des gares et des nœuds routiers. Ce qui signifie que lorsqu'on s'amuse à créer une gare à côté d'une ville, c'est la ville qui se précipite autour de la gare. Dans le dossier qui nous a été distribué, on ne parle surtout pas – sauf peut-être en quelques lignes dans un paragraphe beaucoup trop court – de l'effet sur l'urbanisation que risque d'induire la LGV. Il y a une notion essentielle qui est complètement oubliée c'est la pression foncière dont le Var est l'objet. Nous savons très bien ce qui est en train de se passer. Le prix du foncier explose. En ce moment, il se produit une sorte de ségrégation anarchique. La plupart des gens d'ici ne peuvent plus se loger parce que toutes les résidences construites partent en résidences secondaires et la demande de ces résidences n'est pas contrôlable parce qu'elle est supérieure aux possibilités d'offres dans le Var, et apparemment, la présence de la ligne LGV ne va faire qu'accroître le problème. Si je regarde le dossier qui nous a été confié, on se contente de répondre à cette problématique par une phrase plutôt bête : « les comportements spéculatifs pourront néanmoins être contenus si les collectivités locales concernées

mettent en œuvre une politique volontariste de l'aménagement. » C'est bien gentil à RFF de nous dire cela, mais les collectivités locales, apparemment, étant donnée l'explosion au niveau du foncier, ne semblent pas suivre. Et cela ne va pas s'arranger.

Alors, le résultat est que pour l'instant, ce qu'on nous présente, ce sont trois solutions : une mauvaise, une plus mauvaise et une pire. Avant de choisir entre l'une des trois solutions, il va peut-être falloir repenser aux vingt autres ou aux dix-sept autres qui ont été écartées, y compris la simple amélioration de ce qui existe.

Philippe MARZOLF

Je rappellerai simplement que la Commission a toujours dit qu'il y a eu vingt scénarios étudiés par Réseau Ferré de France et que ce sont les vingt scénarios qui sont mis au débat. Si on avait mis tous les scénarios, tout le monde serait parti sur différents scénarios. Nous avons demandé au Comité d'Orientation d'en choisir au moins deux, trois ou quatre préférentiels et c'est ce qu'ils ont fait. Mais les vingt scénarios sont bien au débat.

Par contre, sur la question du tracé, on a monté une réunion thématique sur le sujet, il est ressorti que les collectivités locales avaient tous les outils en leur possession pour arriver à juguler cette pression foncière. Est-ce qu'il y a une volonté ou pas ? Je vous laisserai juger vous-même. Mais les outils existent. Je suis honnête avec vous, Monsieur Fanton, je ne voudrais pas vraiment vous couper, mais il est vrai que le titre de votre intervention était « dynamique et sensibilité aux infrastructures liées à l'agriculture. » Donc cela aurait peut-être pu être plus par rapport à ces questions.

Est-ce que RFF veut rajouter quelque chose ? Non ? C'est bon ?

Guy GASPERINI, Président du Syndicat des vins des Côtes de Provence

Merci. Je voudrais – si vous le permettez – conforter la position de Monsieur Fanton de la Chambre d'Agriculture qui a été généraliste sur toutes les conditions du département, mais moi je suis plus spécialisé dans le vin, puisque je représente les Appellations d'Origine Contrôlée. Je crois que les sujets de ce soir sont le paysage, l'environnement et l'agriculture par rapport à cette ligne LGV. Il semble donc que le paysage est notre patrimoine collectif quel que soit notre métier, que nous soyons vigneron, artisans, salariés dans tous les secteurs d'activités. Tout le monde, dans cette salle, conviendra que le vignoble fait partie intégrante de nos paysages. J'insiste donc sur le fait que notre vignoble fait partie du patrimoine collectif. De plus, il est largement classé en Appellation d'Origine Contrôlée avec les cinq appellations du département. Ce type de production est très encadré qui implique de la part du vigneron une conduite du vignoble respectueuse de l'environnement. Cela démontre que l'appellation d'origine est un patrimoine collectif. Qui, dans cette salle, n'a jamais offert une bouteille de vin à un ami de passage dans notre région ?

Enfin, pour clore ce sujet, je dirais que ce paysage dont le vignoble est une composante essentielle, participe à la qualité de notre cadre de vie et à l'attrait touristique de notre région. Il faut donc le préserver pour les générations futures.

Concernant l'environnement, ne perdons pas de vue le fait que nous sommes tous des acteurs de la qualité de notre environnement. Depuis des générations, l'homme a modifié l'aspect naturel,

captage des sources, défrichage, urbanisation plus ou moins dense, rejet d'effluents de différentes origines. L'agriculture en général et la viticulture en particulier, au travers des femmes et des hommes, y contribuent. A ce titre, je rappelle le rôle joué par les vigneron dans l'entretien général de l'espace, et j'insiste sur le rôle du vignoble unanimement reconnu. Le maintien d'un milieu ouvert qui permet de conserver les habitats spécifiques et de nombreuses espèces animales ou végétales. C'est la notion de biodiversité unanimement reconnue, pour preuve, le classement en site Natura 2000 de nombreux vignobles.

Enfin, je voudrais parler de l'eau qui fait également partie du patrimoine collectif d'un point de vue aussi bien qualitatif que quantitatif. En termes quantitatifs dans notre région, et contrairement aux idées reçues, la pluviométrie est très conséquente et est, par exemple, égale ou supérieure à celle de la Bretagne. Par contre, nous savons que cette pluviométrie est inégalement répartie au cours de l'année et que les épisodes pluvieux sont parfois très importants. Il s'agit d'orages parfois très violents. L'agriculture et donc la viticulture d'AOC permettent de limiter les phénomènes d'érosion et d'inondation grâce à la création et à l'entretien de l'intérieur du sol et d'écoulements en bordure des parcelles. Cet entretien est très onéreux. Il permet l'infiltration correcte de l'eau dans les nappes phréatiques et leur réhabilitation grâce à l'entretien des sols garant de leur perméabilité. Les surfaces agricoles s'étendent en pôles de régulateurs d'absorption, de stockage et d'écoulement des eaux. La déstructuration du réseau hydraulique qui va se faire par le passage d'infrastructures du type LGV, aura des conséquences sur le rejet hydrique des parcelles agricoles et l'alimentation des nappes phréatiques. La modification de l'utilisation de l'espace va engendrer des inondations locales.

En termes qualitatifs, on ne peut ignorer que l'activité humaine entraîne des dommages plus ou moins importants. Cela commence par le simple citoyen qui prend sa douche tous les matins et consomme, de ce fait, entre 80 et 100 litres d'eau et les espaces naturels associés à une agriculture raisonnée telle que l'agriculture d'appellation d'origine, permettent à la nature de se régénérer et de digérer ses pollutions. D'où l'importance de maintenir une surface agricole conséquente.

Troisième sujet : l'agriculture, particulièrement la viticulture, première production de notre région, qui représente un pôle économique conséquent non négligeable – je rappelle cela dans le cahier d'acteur.

Je voudrais cependant insister sur un point : l'implantation d'une gare sur le domaine viticole entraîne systématiquement des pertes de surfaces importantes et des modifications profondes de l'utilisation de l'espace, pouvant conduire à la fermeture, pure et simple, d'une cave coopérative particulière. La disparition ou le manque de performance de l'outil de transformation dus à l'impossibilité d'investir, entraînent inéluctablement la disparition de la viticulture, des villages et des vigneron qui la composent. Partant de là, vous pouvez imaginer la transformation du paysage, de la zone et l'impact sur l'environnement du secteur.

Didier COROT

Il faudrait conclure.

Guy GASPERINI

En conclusion, je réitère le fait que la meilleure façon de préserver, si la terre des vignes appartient aux vignerons, elle relève du droit privé. L'AOC est reconnu patrimoine national et de ce fait, relève du droit public. C'est ce qui confère la légitimité au Syndicat de Défense des Appellations d'Origine que je représente ce soir. A ce titre, le Syndicat a participé depuis le départ et de façon constructive au débat public sur ce dossier et ce, à toutes les phases de son élaboration. Le Syndicat tient tout particulièrement à la préservation du patrimoine.

Je vous remercie de m'avoir écouté.

Didier COROT

Je rappelle que Monsieur Gasperini fait partie des interpellateurs qui ont la possibilité d'exposer pendant cinq minutes une précision qui alimente le débat.

Maintenant, nous passons aux questions du public.

Claude BONNET, président de la Chambre d'agriculture du Var

Tous les sujets qui viennent d'être exposés, l'agriculture – cela a d'ailleurs été rappelé – est concernée à double titre, d'abord par ses représentants eux-mêmes, mais également en termes de production et enfin en termes d'équilibre de ce département puisqu'elle contribue aussi bien au niveau de l'environnement, qu'au niveau de l'aménagement des paysages. Elle a donc un rôle essentiel. Ce qui fait que nous sommes très préoccupés par ce problème et des chiffres ont été rappelés par notre chef de service Monsieur Fanton. Nous avons entre 12 et 14 % de terres agricoles dans le département et il est indispensable de cesser de croire que c'est un réservoir inépuisable pour pouvoir faire des aménagements ou des restructurations publiques. C'est la raison pour laquelle nous avons organisé, il y a deux ans, une séance de prospective pour voir ce que pourrait être l'agriculture en 2020, aussi bien en termes de filière, d'organisation économique, de population, mais également de territoire. Or il faut savoir que nous « perdons » presque 1 % de surface agricole par an. Ce qui veut dire que si rien n'est fait, en 2020, on voit bien le résultat, il n'y aura plus d'agriculture. Ce qui a fait qu'il y a véritablement eu un sursaut et tout cela nous a amené à la rédaction d'une charte que Monsieur Fanton a rappelée très brièvement, mais qui a pour souci de mettre l'ensemble des acteurs économiques, politiques ou représentants d'Etat, pour qu'une telle progression s'arrête.

Concernant la Ligne à Grande Vitesse, la Chambre d'Agriculture a étudié sous toutes les coutures les documents qui étaient à sa disposition. Elle en a tiré quelques enseignements qui ne sont pas conclus puisque, comme on l'a rappelé, il va y avoir une réunion le 28 avril prochain avec l'ensemble de la profession agricole car je souhaite qu'elle se positionne là-dessus. Mais nous avons donc émis un certain nombre d'hypothèses.

A partir de la situation que je viens de décrire, on est quand même conscient que l'agriculture fait aussi partie d'un tout et que la Provence fait partie aussi de l'ensemble de la structuration française et européenne. A ce titre-là, me semble-t-il, on ne peut pas être traité à part.

Ce qui veut dire que nous suggérons très brièvement (parce que cela nécessiterait un développement) deux choses : au point où nous en sommes, s'il y a le TGV, il faut qu'il ne prenne pas un hectare de terres agricoles...

Didier COROT

Monsieur Bonnet, excusez-moi, mais est-ce que vous ne pourriez pas formuler cela sous la forme d'un cahier d'acteurs, parce que, là, nous devons avancer...

Claude BONNET

... Premièrement, qu'il ne nous prenne pas de terres agricoles ; et la deuxième chose qui a été évoquée est que la gare - s'il y a une gare dans le Var - soit en zone urbaine ou périurbaine.

Mais je voudrais ajouter un élément qui n'a pas été apporté, ou très peu, ici. Ce qui change avec la dernière disposition (celle qui concernait le TGV il y a dix ans), c'est les acteurs financiers/ Il y a RFF, bien sûr, mais il faut surtout trouver 75 % des financements (si mes chiffres sont bons) dans les collectivités locales et régionales. Les interlocuteurs, par la suite, seront le Conseil Général, le Conseil Régional et la Communauté des Communes. Puisque nous sommes en train de travailler avec le Conseil Général sur la Charte de la Protection des Terres Agricoles, compte tenu du soutien qu'il apporte à l'Agriculture, nous souhaitons être les interlocuteurs internes aussi bien en termes d'implantation qu'en termes de financement. Sans cela, il y aura, d'un côté RFF, et de l'autre côté, ceux qui seront vraiment les acteurs de terrain. Je souhaite donc participer à ce débat et nous ferons savoir par écrit que nous souhaitons que le Conseil Général et bien sûr, TPM, soient les interlocuteurs de l'Agriculture dans le département.

Didier COROT

Merci, Monsieur Bonnet. Nous attendons donc votre courrier.

Applaudissements.

Le Monsieur devant, s'il vous plaît !

Louis ARMAND

J'ai deux remarques à faire en tant que simple citoyen...

De la salle

On n'entend pas ! Plus fort, s'il vous plaît !

Louis ARMAND

Pour demain, si la ligne TGV ne passe pas par Toulon Centre, la question est résolue. Il n'y a pas de débat et il n'y a pas de ligne pour Toulon. Si c'est pour le département des Alpes-Maritimes, faites-la passer par [*inaudible*] et on n'en parle plus !

Ma deuxième réflexion concerne la gare de Cuers : créer une gare là-bas, c'est transformer en 10 ans la plaine de Cuers en Vallée du Var ou en plaine de Rousset.

Applaudissements

C'est inévitable ! Il y a une gare de transport en commun qui vient d'être construite à cet endroit-là et il n'y a aucune raison d'aller construire une gare à Cuers. Je vous remercie !

Applaudissements.

Didier COROT

Merci pour votre position. Je vous rappelle que le thème des gares sera abordé et développé dans les réunions de proximité.

Mademoiselle MACARIO, Doctorante et Attachée au Centre d'Urbanisme

Tout d'abord, je voudrais remercier RFF qui a enfin parlé tout à l'heure de projet urbain et qui a enfin souligné le fait que la LGV sans projet urbain ne servait à rien. Je voudrais quand même vous rappeler que lors de la réunion à Cannes la semaine dernière, je vous avais fait remarquer que la plaine de Cuers était dépourvue de projet urbain ; et lorsque je vous ai demandé comment vous comptiez acheminer les voyageurs, vous m'avez répondu [*fin de phrase inaudible*]. La réunion d'aujourd'hui portant sur l'environnement, je tenais quand même à vous le rappeler.

Cette parenthèse étant maintenant fermée, on ne reviendra pas sur le fait que la LGV a des effets néfastes irréversibles sur l'environnement. Ca, c'est un fait.

Moi, ce qui m'intéresse d'avantage, c'est après la LGV. Vous savez que l'on parle de long terme et que, moi-même, je me préoccupe des générations futures. Donc, qu'est-ce qui va se passer après la LGV ? Il va se passer que la région accueillera un certain nombre de personnes. En fait, ce que j'ai remarqué dans le débat, c'est que ce sont toujours les mêmes mots qui reviennent : la qualité de vie du ou des départements, la qualité du vin, la qualité des services, etc. Donc, ma question est simple : Pourquoi notre région est-elle aussi attractive ? Justement, en raison de sa qualité de vie !

Applaudissements

Alors, sur la nécessité d'aménager notre région, je dis bien « la nécessité » qu'elle soit européenne, qu'elle soit parlementaire ou qu'elle soit locale, peu importe, il me semble (et je parle là en tant que citoyenne) que notre région n'a pas besoin de plus d'infrastructures qu'elle n'a déjà, à condition que nos élus choisissent délibérément de ne pas accueillir des millions de personnes supplémentaires. Mais c'est un autre problème. Aujourd'hui, notre région est attractive grâce à la qualité de vie qu'elle présente. Il est donc indispensable de la préserver si nous voulons conserver cette attractivité. Lorsque l'on rencontrera en Province les mêmes problèmes de densité que dans la

Capitale, plus personne ne viendra chez nous en dehors peut-être des industries. Et les départements concernés sont définitivement condamnés car, là, il sera trop tard.

Donc, ce que je voudrais souligner et je ne m'étendrai pas plus là-dessus, c'est que la capacité d'absorption maximale de nos départements est malheureusement atteinte. Et si l'on veut travailler et vivre dans notre région en la préservant et en préservant cette qualité de vie pour les générations futures, je pense qu'il est temps de faire certains sacrifices, même si le fait de mettre 2 heures entre Marseille et Nice en fait partie ! Je vous remercie.

Applaudissements

Didier COROT

Nous avons enregistré votre intéressante intervention et nous allons maintenant passer à un autre expert, Georges Demouchy, qui va nous resituer nos grandes infrastructures linéaires par rapport au paysage.

Nouvelles grandes infrastructures et modernité dans le paysage

Monsieur Georges DEMOUCHEY, Paysagiste, Enseignant

Bonjour. Je vais avoir la lourde tâche de parler en sept minutes, ce qui est à peu près impossible, de la question du paysage par rapport à l'implantation de grandes infrastructures linéaires. Les lignes à grande vitesse sont comme les autres voies ferrées : ce sont des équipements linéaires à l'échelle nationale ou internationale qui, finalement, s'imposent au territoire traversé. Ce sont de puissants aménagements qui sont installés au nom de l'intérêt général (on peut le contester mais c'est la démarche) et ils opèrent une puissante modification du paysage. De par leur taille, on ne peut pas les intégrer au paysage. Ce qui veut dire que ce sont des infrastructures linéaires qui vont créer un nouveau paysage. Donc, il y a obligatoirement rupture.

Devant cette rupture, il y a deux attitudes possibles. Il y a une attitude qui est la fascination vis-à-vis de la modernité, ce qui n'est pas nouveau. Vous pouvez reconnaître sous ces misérables dessins le pont du Gard qui a deux mille ans, le viaduc de Garabit qui date du XIX^{ème} siècle et puis le viaduc de Millau du XXI^{ème} siècle. Ces ouvrages sont devenus des icônes de la modernité et des icônes de notre civilisation grâce à l'exploit technique en plus du côté assez fascinant. A l'heure actuelle, on sait très bien faire des viaducs très modernes, très contemporains, très remarquables. On a trop souvent eu le réflexe de considérer que toute chose nouvelle qui est créée est négative. En fait, si on regarde la Tour Eiffel ou la Pyramide du Louvre, on s'aperçoit que les mentalités changent et que ce qui était détestable il y a quelques années devient finalement intéressant ; et on en fait des cartes postales !

Donc, je voudrais dire ici que l'on n'a pas une vision unique par rapport au paysage. Mais, en même temps, il y a d'autres personnes qui sont tout aussi intéressantes que les premières et qui parlent du paysage autrement. Ce sont des gens qui sont intéressés à ce que le paysage préexistant à l'infrastructure finalement demeure. Pourquoi ? Parce que le paysage, c'est comme la langue maternelle ou comme la cuisine de sa mère, cela s'apprend tout petit et cela fait partie de sa personnalité. C'est-à-dire que l'on est attaché à un paysage, on ne peut pas s'en « d'éparpiller », on l'a en mémoire et il continue à nous habiter. On voit bien que dans ces conditions-là, on est dans un

deuil impossible. Un paysage modifié ne peut pas se rattraper. On ne peut pas faire disparaître l'ancien souvenir que nous en avons. Chaque modification rapide et puissante d'un paysage est vécue par les gens sur place - et pas forcément sur place - comme éminemment douloureux et cette douleur ne s'éteindra qu'avec eux. Il faut tout de même en être conscient. Les enfants qui vont naître après cette infrastructure auront un regard tout à fait différent car cela fera partie de leur espace culturel, au même titre que les barres de Sarcelles font partie de l'espace culturel des gens qui habitent à Sarcelles.

C'est donc une affaire qui est plus complexe que ce que l'on voudrait souvent le dire. Ces deux regards s'affrontent et sont frontalement opposés. Ils sont irréductibles. Le débat sur le paysage est par conséquent et d'une certaine manière un débat impossible. Il faut trouver d'autres termes et d'autres mots pour en parler.

Moi, ce que je vous propose, c'est de parler du paysage en utilisant des termes comme, par exemple, ceux des arts plastiques. Qu'est ce que cela veut dire ? Cela veut dire parler d'horizontalité, de verticalité, de transition, de rupture, de légèreté, de lourdeur, de droites, de courbes, de rythme, de contraintes, etc. Si l'on utilise ce vocabulaire-là, on va prendre l'exemple de la voie ferrée qui va de Marseille à Martigues, la voie de la côte bleue qui passe en bord de mer dans les rochers. Eh bien, on a quelque chose d'assez intéressant à observer de ce point de vue. On a une ligne qui se voit très bien en viaduc parce que le viaduc est extrêmement graphique. Il apparaît comme très soigné, très dessiné et très graphique. On a immédiatement une prestation de dessin de qualité et en même temps, on a utilisé des pierres du site, donc on a un effet de transition tout à fait intéressant avec le site lui-même. Et ce mécanisme-là, c'est un mécanisme de transition que l'on va retrouver dans l'art des jardins. Si on prend le Château de Versailles, on a un axe extrêmement dessiné, peuplé de statues et de vases en marbre et puis, de l'autre côté, vous avez des bois, des boisements de chênes qui sont traités de manière tout à fait sauvage.

Donc, on a quoi ? On a quelque chose qui s'appelle une transition. Et c'est un élément qui est absolument essentiel par rapport à la constitution du paysage. Alors, ici, c'est un schéma assez grossier où l'on voit un rajout qui évidemment prend de la place et ce rajout démarre comme un système de transition entre le monde agricole et le monde technique. Cela me paraît tout à fait intéressant à poser comme question ; cela pose entre autre la question du foncier. Evidemment, RFF ne va pas s'intéresser à ce foncier supplémentaire. Cela pose la question des acteurs locaux qui doivent développer un projet sur ces espaces de transition, que ce soit un projet agricole, de loisirs, etc. Il peut avoir des fonctions diverses mais il est la condition nécessaire d'une relation apaisée entre l'infrastructure et le territoire. Et ce projet-là peut se développer au-delà de la ligne proprement dite, c'est-à-dire que l'on peut imaginer un projet économique réalisé avec les acteurs locaux qui mette en cause une situation actuelle et qui, pourquoi pas, proposerait de travailler à l'extension des vignobles sur des meilleures terres, sur des coteaux mieux exposés, de façon à ne pas perdre globalement une identité exploitable. En tout cas, il faut repenser la question du *zoning* entre les zones vertes et les zones agricoles qui sont exploitées.

Sur le fond, on peut imaginer que ce territoire économique peut bouger. Quand on regarde par exemple le vignoble de Chablis, ce vignoble a été multiplié par 2,5 en 30 ans ! On cultive à l'heure actuelle des choses qui du temps de mon père étaient parfaitement impensables ! Donc, on est dans une situation où il faut être plus dynamique par rapport à une problématique économique. Le TGV profite essentiellement aux urbains qui représentent 80 % de la population. Mais, il profite en fait à tout le monde parce que maintenant, tout le monde est urbain.

Alors, ce projet-là traverse des territoires qui n'en profitent pas immédiatement et directement. Donc, la question de fond qui est posée quand on parle de paysage, c'est la question de savoir comment, dans les zones traversées, les gens qui supportent ces contraintes peuvent d'une manière ou d'une autre en tirer un bénéfice économique ?

Je continue et voudrais conclure en vous proposant quelques photos. Alors, ça, c'est le PLM, les deux voies du PLM à Saint-Chamas. Là, c'est intéressant, c'est l'Aqueduc de Roquefavour...

Ici, vous avez un travail de rencontre tout à fait intéressant. Là, vous avez la gare de l'Arbois...

Là, c'est la même gare et je serai très critique sur la manière dont l'occupation du sol a été traitée. C'est-à-dire que l'on a télescopé les parties avec l'espace autour de la gare. Diapo suivante...

Cris et sifflements à la vue des photos.

C'est encore pire que ça ! L'espace qui est autour de la gare est à l'abandon. On a des parkings sauvages. Ici, manifestement, la SNCF et RFF ne sont pas à la hauteur de leurs ambitions. A la fois, ils savent faire, de mon point de vue, de très bons ouvrages d'art et, à la fois, ils ne mettent pas l'argent et la technique nécessaires pour traiter le raccord au sol de leurs ouvrages. Vous voyez là un détail tout à fait misérable : le rapport entre le rocher, le pont et la clôture. On sent bien que plus personne ne décide et c'est l'entrepreneur qui finalement va régler la question.

Vous avez ici le viaduc de Ventabren. De loin, c'est un ouvrage qui est tout à fait remarquable. Quand on s'approche, on découvre au niveau du sol, une cabane de chantier abandonnée, une clôture écroulée, une friche, une petite maison provençale et puis, une installation industrielle où l'on apprend à conduire. Alors, cela donne quelque chose de tout à fait épouvantable : le traitement au sol n'est pas du tout à la hauteur de la qualité de l'ouvrage d'art. Alors, par rapport à cette photo, j'ai fait un rêve, un peu comme Martin Luther King : j'ai imaginé que l'on pouvait prendre 100 mètres de chaque côté, donc 200 hectares qui pourraient appartenir à la Communauté de Communes d'Aix-en-Provence et on pourrait installer sur ces 200 hectares, grâce au canal de Provence, un verger d'amandiers en fleurs et on pourrait installer un jeune agriculteur... Ne riez pas ! Ne riez pas ! Véritablement, imaginez 200 hectares d'amandiers en fleurs au pied du viaduc ! On a un vrai paysage, on a un vrai projet économique et là, on parle vraiment d'un rapport intelligent entre les territoires et le projet d'infrastructure. Merci !

Applaudissements.

Didier COROT, passe la parole à l'interpellateur suivant

Olivier MARCUCCI, Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)

Je voudrais remercier Monsieur Demouchy pour l'exposé très clair qui a été fait en termes de paysages, pour ceux qui ont écouté. Donc, j'ai un petit diaporama à montrer très rapidement, qui va répondre aux questions posées en deux points.

Premier point, c'est la position de l'Agglomération Nice Côte d'Azur sur le projet LGV. Et le second point aborde le thème de ce soir, le paysage.

Premier point, rapidement. Est-ce que la métropole azurienne est un Finistère ou est-ce que c'est un endroit qui se positionne dans l'Europe ? L'agglomération estime que la réalisation de la LGV est indispensable pour améliorer l'accessibilité et le développement économique du département de la Côte d'Azur qui représente 500 000 habitants. En effet, c'est la seule métropole française qui est à plus de 5 heures de Paris et c'est une agglomération qui est saturée en véhicules comme on le disait tout à l'heure. Ce que demande l'agglomération, c'est de donner un avis favorable au projet mais en respectant les principes fondamentaux : Proposer une infrastructure respectueuse du cadre de vie de la Côte d'Azur. Je reprends les termes de Monsieur Demouchy, si j'ai bien écouté : ce qui est intéressant c'est de rechercher la façon d'établir une relation apaisée entre l'infrastructure et le territoire. Soit on dit que c'est impossible, et ce n'est pas la peine de travailler ; soit on peut être optimiste et avoir une vision moderne et prospective et se rendre compte que cela est possible, comme cela a été le cas avec le pont du Gard qui a été construit par les Romains ou le viaduc de Millau qui a été construit très récemment. On a également le Golden Gate à San Francisco. Ce sont des éléments qui marquent positivement le paysage.

On passe à la « diapo » suivante et on passe directement au débat sur l'environnement. Vous avez proposé quatre thèmes de débat. Nous pensons, comme l'a dit cette étudiante tout à l'heure, que c'est la qualité exceptionnelle de l'environnement qui caractérise les départements hors de la Méditerranée. Le Var, les Alpes-Maritimes, comme les Bouches-du-Rhône, sont liés dans ce même destin qui est de promouvoir une qualité exceptionnelle de l'environnement. Il est hors de question de détruire cette qualité. Il faut donc inscrire un équipement moderne dans cet espace et nous pensons que ce n'est pas incompatible, sous réserve bien entendu d'en limiter les emprises et de choisir des solutions techniques qui auront le moindre impact sur les activités naturelles elles-mêmes. Effectivement, nous pensons, au contraire, que la LGV peut contribuer à la qualité paysagère. Si on prend l'acception du développement durable qui est une acception large qui vise à promouvoir à la fois la qualité de l'environnement et le progrès social et également le progrès de développement économique, quand on prend ces trois composantes, on s'aperçoit que la LGV est une infrastructure qui a une acception de développement durable, notamment parce que c'est un service de transport en commun destiné à plusieurs millions d'usagers. Cela va diminuer le trafic automobile qui est bien plus polluant que le trafic ferroviaire. Moins de trafic automobile, cela donne l'image d'un territoire moderne et apaisé, totalement en phase avec son temps. Il faut que l'on s'inscrive dans une région qui est elle-même inscrite dans l'Europe où les moyens modernes de communication matériels et immatériels peuvent très bien se marier et doivent impérativement se marier. On peut passer sur les « diapos » suivantes...

Concernant les espaces agricoles, nous pensons qu'il faut limiter le nombre et l'emprise des infrastructures sur ces espaces. Les paysages et les sites naturels doivent donner aux voyageurs une perception visuelle. C'est un élément qu'il ne faut pas oublier. Par exemple, quand vous passez sur l'autoroute et que vous voyez les remparts de Carcassonne, cela vous donner l'envie de vous arrêter et de visiter les remparts de Carcassonne. De même pour la Basilique de Saint Maximin, par exemple...

Didier COROT

Laissons le finir !

Olivier MARCUCCI

Nous, nous sommes favorables à des lignes qui effleurent les villes, comme cela a été dit plusieurs fois cet après-midi, avec des gares à proximité, de façon à les marier avec un projet d'aménagement.

Sifflements.

Didier COROT

Alors, des questions ?

Maguy MAURIN-TRABAUD

Je reviens à l'agriculture et je m'adresse à leurs représentants. Le Var possède encore 85 000 hectares pour 3 000 entreprises, ce qui représente encore 25 à 30 hectares par entreprise. Voici mes deux questions :

Premièrement, pensez-vous que ces entreprises sont rentables au point de permettre de donner à chaque propriétaire un salaire décent ?

Deuxièmement, l'agriculteur qui ne possède que 5 hectares peut-il encore en vivre dignement durant son activité ?

Ne pensez-vous pas qu'il ait envie de vendre 1 000 mètres carrés de sa terre en terrain constructible pour pouvoir vivre dignement sa retraite, sachant que les retraites agricoles sont faibles ? Ma mère est morte il y a 10 ans, sa retraite s'élevait à 20 000 francs, c'est-à-dire à 300 euros. Merci !

Didier COROT

Monsieur Bonnet ?

Claude BONNET

Je voudrais répondre à cette question qui comporte, je pense, deux choses différentes. Vous avez la division entre le nombre d'hectares et le nombre d'exploitants. C'est une approche qui n'est pas tout à fait juste dans le sens où lorsqu'on est horticulteur à Hyères, on peut avoir une exploitation de 5 000 mètres carrés de fleurs sous serre, alors que lorsque l'on est céréalier à Vinon, il faut 150 hectares ! Donc, la surface par elle-même ne veut pas dire grand-chose. Diviser la surface totale par les exploitants, cela ne veut pas dire grand-chose, parce qu'il y a une diversité d'agriculture qui va, je viens de le dire, de l'agriculture hors sol à Hyères jusqu'aux cultures céréalières qui demandent des surfaces conséquentes. Lorsque l'on parle de 3 000 exploitants, on parle de 3 000 exploitants à temps plein ; mais la réalité du terrain, c'est que l'on arrive à 7 000 à 8 000 agriculteurs soit à temps partiel, soit à temps incompressible.

Concernant le problème social, tous les jours on nous pose ce type de questions. Mais, est-ce que l'on peut résoudre le problème social en déstructurant le capital foncier agricole ? On a dit que l'on

perdait à peu près 1 % de surface par an. Eh bien, on ne peut pas, nous, agriculteurs, dire : « *ne touchez plus à l'espace agricole pour faire des routes, des autoroutes, des collèges, etc. Mais par contre, laissez-le nous pour faire des bâtiments à notre profit !* » Il faut que cela soit véritablement lié et nécessaire à l'exploitation sinon, on ne sera pas crédible. Autant je comprends le problème social et les chiffres que vous annoncez sont tout à fait justes. Le reste de la population ne veut pas croire que la retraite de base d'un agriculteur est à 2 500 francs et que, là, il y a un véritable problème social. Mais je ne pense pas que l'on puisse le résoudre par le problème foncier.

Applaudissements.

Didier COROT

Madame, s'il vous plaît ? Voilà, levez-vous, Madame !

Janine BURLE

Merci de me donner la parole. Tout d'abord, je suis Janine Burle, la Conteuse. Je suis de ce pays depuis 4 ou 5 générations. Je suis ici avec les paysans qui sont aussi paysans depuis 3 ou 4 générations. Je vous ai tous écoutés, en particulier ce Monsieur qui nous a présenté des ouvrages d'art en parlant du pont du Gard.

Alors, je vais vous décrire mon pays. Mon pays, c'est un plateau avec des paysans qui cultivent la vigne. Et même s'ils ne gagnent pas beaucoup, ils empruntent pour que le paysage reste beau. Mon pays, c'est un pays de restanques où il y a encore quelques oliviers très anciens mais c'est aussi un pays où il y a beaucoup d'oliviers cultivés récemment. Mon pays, c'est un petit village avec une coopérative, avec 3 ou 4 caves particulières. Mon pays, c'est un village coincé entre le Massif de la Loube et la Cigale. La coulée est toute petite et le village est presque tout entier dans cette coulée. Mon pays, c'est un pays où il y a une nappe phréatique très abondante qui donne de l'eau à l'Issole, à l'Argens, au Caramy et à bien d'autres choses. Mon pays, il est beau. Alors, puisque, ici, il y a les représentants du Réseau Français qui a fait des études, quel ouvrage va permettre de passer au TGV sans ruiner ce paysage ? Va-t-il y avoir un tunnel, va-t-il y avoir un pont suspendu ? J'aimerais avoir ces réponses car je peux vous dire que dans mon village, se développe en ce moment une crise de désespoir. On se demande ce qui va se passer. On est inquiet. Pouvez-vous me répondre ?

Applaudissements

Didier COROT

Merci pour votre intervention. Je voudrais vous dire que nous aurons à Roquebrussanne, une réunion de proximité dont la date a été établie il y a quelques semaines et qui pourra donner quelques éléments de réponse. Monsieur CROC, pouvez-vous déjà répondre ?

Michel CROC, Directeur régional RFF

Alors, il y a un élément de réponse directe et un autre plus général.

L'élément de réponse directe est qu'il est bien évident que si la ligne doit passer par votre pays, ce sera en tunnel. Sur les 180 kilomètres que prendrait la Ligne à Grande Vitesse si elle va d'Aix à Nice, aujourd'hui, on a prévu au moins 40 à 60 kilomètres de tunnel. Je vous signale en comparaison que pour la ligne Marseille-Vintimille, il n'y a que 9 kilomètres de tunnel. Il est bien évident que dans un espace humain et vivant aussi riche, on ne va pas faire un viaduc suspendu !

Autre chose, j'ai noté ce qu'a dit Monsieur Ferrier et je trouve cela très intéressant : tous les éléments de notre milieu doivent être préservés, doivent être choyés. De la même façon, il y a les espaces naturels, les espaces agricoles, les espaces urbains, etc. Tous les espaces méritent considération et doivent être respectés et le projet essaiera de les respecter tous.

Bertrand DUBOIS

Bonsoir, je suis Bertrand Dubois, oenologue Conseil et viticulteur. Ma question s'adresse à RFF. Dans les documents remis par RFF, l'agriculture est clairement identifiée comme une contrainte à prendre en compte. Comme toute entreprise sérieuse, j'imagine que RFF a fait étudier sérieusement l'impact sur l'agriculture des différents scénarii en termes de surface. J'aimerais que RFF nous donne quelques éléments sur ces impacts précis, s'il vous plaît. Merci.

Alain TRUPHEMUS

C'est ce que je disais tout à l'heure à la tribune, les études d'environnement qui ont été menées ne permettent pas à ce stade de comparer les différents scénarii en termes d'impact. Pourquoi ? Parce que, à ce stade, nous n'avons pas d'études suffisamment détaillées pour faire des comparaisons. Ce que nous avons pu faire, c'est identifier les grands enjeux. Cela nous permet de bien identifier le fait que la question des terres agricoles ne représente plus que 17 %. La préservation de ces terres agricoles, comme nous l'avons dit ce soir, est un sujet très important. Mais je ne suis pas capable de dire si tel ou tel scénario consommera telle ou telle quantité de terres agricoles. Lors des études préliminaires, il sera alors possible de faire des comparaisons tant en termes d'impact sur l'agriculture qu'en termes d'impact sur le milieu naturel ou sur le cadre de vie des riverains.

Bertrand DUBOIS

J'ai bien noté vos remarques. Toutefois, si j'ai bien compris, on va choisir un scénario sans étude ! On fera ensuite des études en fonction du choix du scénario !

Applaudissements

Philippe MARZOLF

Quand j'ai présenté mon étude, je n'ai jamais dit qu'il fallait faire un choix de scénario. J'ai dit qu'il fallait répondre à deux questions : Est-ce qu'elle est opportune ? Pour quelle fonctionnalité ? Et après, quelles en sont les principales caractéristiques ? On n'a jamais dit qu'il fallait choisir un scénario parmi les différents proposés.

Monsieur LOPEZ

Je voudrais simplement revenir sur l'intervention de tout à l'heure concernant les Alpes-Maritimes et la nécessité d'insérer la LGV dans le paysage. Dans le paysage des Alpes-Maritimes, la LGV ne se verra pas beaucoup puisque les zones traversées sont pratiquement toutes urbanisées. Je voudrais quand même rappeler et souligner un petit détail : les Alpes-Maritimes étaient encore il n'y a pas si longtemps le premier département touristique de France. Mais les Alpes-Maritimes ont perdu ce titre au profit du Var à partir du moment où elles ont permis de laisser bétonner leur littoral !

Applaudissements

Je voudrais dire que je déplore en général l'attitude des décideurs du Var qui vont suivre le même chemin que les Alpes-Maritimes qui n'aménagent par leur territoire mais le consomment.

Applaudissements

Olivier MARCUCCI

On vit dans un pays où il y a plusieurs départements et ils sont tous aussi beaux les uns que les autres. J'adore le Var et les Alpes-Maritimes, j'adore le rosé et le vin rouge. Je ne rentrerai pas dans le débat en disant « *le Var est plus beau que les Alpes-Maritimes* ». Je dirai simplement que la bordure méditerranéenne est un espace géographique extraordinaire, peut-être le plus beau du monde et on a la chance d'y vivre. Il faut continuer à pouvoir y vivre dedans tout en restant moderne. Mais la modernité n'est pas incompatible avec la qualité des paysages.

Didier COROT

Vous reprendrez les questions après l'intervention de Madame Dautier, qui va donc s'exprimer (et la transition se fera très bien) sur le contexte du patrimoine exceptionnel de notre région.

Le patrimoine régional bâti et les sites : patrimoine culturel et naturel protégé et non protégé**Madame Nerte DAUTIER, Ancien Inspecteur Régional des sites à la DIREN PACA**

Je ne vais pas parler uniquement de patrimoine exceptionnel et ce n'est pas la peine d'éteindre la salle. J'ai délibérément décidé de ne présenter aucune diapositive car il y a trop de paysages quotidiens magnifiques comme la Conteuse le disait. Pourquoi n'en présenter qu'un ? Faire des photos, c'est déjà faire des choix et je ne désirais pas faire des choix. Par contre, je vais essayer de défendre à la fois le patrimoine bâti et le patrimoine culturel.

C'est vrai que, aujourd'hui, la notion de patrimoine est largement plus développée que ce qu'elle était il y a quelques années. Au-delà du patrimoine bâti, au-delà même du monument, le patrimoine, c'est aussi les biens matériels et immatériels qui témoignent de relations particulières d'une communauté humaine avec un territoire. J'appelle cela le patrimoine culturel. Je crois que la Conteuse Provençale a parfaitement décrit les enjeux d'un site exceptionnel. Cette région a, en particulier pour le patrimoine bâti, des villes et des villages, des villages en plaine comme des

villages perchés. Aujourd'hui, beaucoup de villages, en tout cas dans chacun de ces départements, ont perdu leur identité parce qu'ils n'ont pas su, justement, préserver leur spécificité patrimoniale. Malgré des outils qui auraient pu leur permettre d'analyser cette identité et de la préserver, l'étalement urbain a noyé totalement toute leur spécificité. L'aménagement de l'espace agricole, c'est la même chose, certains espaces sont extrêmement bien préservés et d'autres ont été parsemés de résidences secondaires qui ont remis en cause les équilibres des surfaces agricoles.

Concernant les communications, on se rend bien compte que pour cette ligne LGV, il y a une communication depuis les Romains, la voie Aurélienne, que l'on a évoquée, qui est aussi la Nationale 7 et l'autoroute. On se rappelle sans doute (même si j'étais jeune à cette époque-là) du traumatisme qu'a généré la mise en place de l'autoroute et qui apparaît aujourd'hui comme un élément assez exceptionnel de connaissance du droit au paysage. Il y a aussi la pression foncière qui est très forte parce que notre région est une région très ancienne au niveau touristique et a un fort attrait climatique. Et aussi, quoique les productions agricoles soient en équilibre grâce aux AOC, il y a les problèmes critiques liés à l'agriculture.

Alors, devant ces évidences, comment conserver et mettre en valeur nos patrimoines ?

Concernant, le patrimoine protégé, tel que la Basilique de Saint Maximin ou l'Abbaye du Thoronet, les sites prestigieux comme la Sainte Victoire et la Sainte Baume, qu'il soit protégé au titre des monuments historiques ou protégé au titre des paysages, il est reconnu par tous. Il est répertorié et finalement, il est globalement pris en compte dans les grands aménagements.

Alors, je vais vous donner deux exemples dans le cadre du TGV Méditerranée que j'avais étudiés lorsque j'étais à la Direction régionale de l'Environnement : La Chartreuse de Bonpas que vous connaissez sans doute tous est un site classé. Les études qui ont été menées lors du passage du TGV ont amené à passer en tunnel, alors qu'au départ, on devait passer en tranchée. La tête de tunnel – et là je rejoins mon ami Monsieur Georges Demouchy – a été suffisamment bien traitée pour donner l'illusion que la ligne n'arrivait pas à percer la colline. Je trouve que l'élargissement de la voie rapide au pied de cette butte, ce qui fait aujourd'hui quatre voies, est beaucoup plus dommageable que le passage du TGV parce qu'elle a coupé de manière terrible et fondamentale le lien historique entre la Chartreuse et la Durance.

Je vais prendre le deuxième exemple qui est celui de l'Aqueduc de Roquefavour qui est un site classé. Là, le passage du TGV se fait en aval de l'Aqueduc et, en fait, les deux confrontations se font de manière assez cohérente et tout à fait intelligente, d'autant plus que, effectivement, les têtes de pont ont été fort bien traitées.

Je vais prendre deux autres exemples de confrontation sur cette ligne qui existe déjà et dont on perd déjà un petit peu l'évaluation. Donc, il s'agit du viaduc qui est à proximité du temple romain de Vernay, un monument historique sans lisibilité avec le temple romain mais qui est proche d'une magnifique propriété viticole. Donc, ce viaduc traverse une plaine agricole et sa grande hauteur préserve d'une certaine manière la lisibilité entre la plaine agricole et les territoires traversés. Mais, il transforme de manière totalement fondamentale le paysage de par ses proportions et il propose une lecture tout à fait nouvelle de l'espace. Ici, on se rend compte que la notion d'échelle est tout à fait fondamentale et le viaduc de Ventabren est sans doute plus réussi et finalement mieux intégré à l'espace. Cet exemple montre que des solutions peuvent être trouvées par rapport à des éléments ponctuels dont l'âge patrimonial est reconnu parce que protégé.

Didier COROT

Encore une minute !

Nerte DAUTIER

Non ! Donc, le patrimoine ordinaire. Le patrimoine ordinaire, c'est quoi ? Je prendrai deux exemples précis. Le territoire des bastides aixoises et celui des propriétés viticoles varoises. Ce n'est pas uniquement la vigne, c'est l'interaction de l'identité de ces territoires de ces propriétés agricoles, avec les bâtiments, les arbres, les bassins, les jardins qui dessinent un paysage d'un équilibre tout à fait exceptionnel, tout en proportion. Dans ce paysage, une infrastructure linéaire peut remettre en cause de manière fondamentale l'équilibre entre ces paysages. De plus, ces paysages sont l'écrin des grands sites naturels protégés et leur rupture par une infrastructure qui serait compacte risque de remettre en cause leur cohérence.

Le patrimoine archéologique, en deux mots, je dirais que c'est celui qui a le plus intérêt à voir de grands travaux. Pourquoi ? Parce qu'il est l'occasion de découvrir des pans de notre histoire. En général, puisque les règles sont aujourd'hui extrêmement rigoureuses, de grands travaux permettent de mettre en lumière un patrimoine archéologique exceptionnel.

Pour finir, ce type d'aménagement est souvent moins dommageable pour le patrimoine bâti que des aménagements ponctuels et moins traumatisants en apparence que les voies doublées, les grandes infrastructures qui tous les jours écrasent notre mémoire et notre territoire des éléments significatifs de notre patrimoine.

Applaudissements.

Didier COROT

Après, on posera des questions, rassurez-vous, mais je passe tout de suite la parole à Monsieur Kabouche, puisque l'on parle de cette « cicatrice », il serait temps de parler de l'aspect environnemental qui a été traité à Mouans-Sartoux.

Equilibre naturel des espaces régionaux traversés par la LGV**Benjamin KABOUCHE, Directeur de la Délégation PACA, Ligue de protection des oiseaux**

Bonjour, Benjamin Kabouche. Je suis Directeur de la LPO pour la région PACA. Je suis ornithologue et j'ai une formation de géographe.

Voici comment je perçois un petit peu le problème ou la problématique du TGV : premièrement, le contexte actuel dans la région, notamment par rapport au projet d'aménagement et deuxièmement, le référentiel. Effectivement, on nous propose beaucoup d'études sur les enjeux qui sont examinés dans le détail mais rien sur les impacts. Donc, j'ai été obligé de me débrouiller en allant piocher dans le TGV Méditerranéen un référentiel et voir ce qui s'est passé.

Concernant le TGV Med, 60 % du tracé entre Avignon et Marseille se trouve dans les espaces naturels.

Les études du projet prennent-elles réellement en compte les exigences écologiques ? J'ai essayé de trouver et d'inventer une grille de lecture par rapport à ces exigences. La LGV est-elle une réponse aux enjeux fondamentaux de la région ? J'ai essayé de réfléchir là-dessus.

Est-ce que la LGV est un projet de plus ou de trop ? C'est vraiment la question pour la région. Chaque fois que l'on a un débat sur les zones portuaires, les zones routières, etc. c'est la question à se poser. A chaque fois, on se dit dans la salle que cela va saturer. On doit peser l'accumulation des projets.

Les contraintes actuelles : depuis quelques années, les budgets pour la protection de la nature diminuent, ils sont dérisoires et ne sont pas à la hauteur des enjeux. A la fois, on demande aux espaces naturels d'avoir de plus en plus de compréhension pour les aménagements que l'on compte faire mais, en contre partie, on ne voit rien. A l'Arbois, il n'y a toujours pas de zone de protection autour, il n'y a pas de réserve naturelle, il n'y a pas de direction de gestion ni de budget de fonctionnement. Ce n'est pas la faute de RFF mais, en tout cas, on donne beaucoup, on partage, on fait des concessions, parfois, sur des projets mais en retour, il n'y a jamais rien. Là, on voit sur l'étude que vous proposez, vous le dites vous-même, à peine 1 % de l'aire d'étude concerne les espèces réellement protégées. On va ouvrir la discussion sur la complétion des habitats mais, au fond, on n'obtiendra pas grand-chose.

L'Etat n'est plus en mesure de garantir la préservation des espaces naturels. On le voit avec les espaces Natura 2000, les engagements qui devaient être mis en oeuvre par rapport aux états membres n'ont pas été tenus. Encore une fois, l'Etat nous demande de participer au débat public mais en contrepartie, il n'a pas garanti ses missions de protection de la nature.

Par rapport au TGV, c'est un mystère pour moi. Je n'ai pas compris. La SNCF a réussi à passer dans la Durance, à traverser l'Arbois que vous avez coupé en deux et maintenant, vous nous représentez un projet dans lequel 27 % de l'aire d'étude concerne les espaces Natura 2000. Vous allez avoir du mal, cette fois-ci !

Applaudissements

On a donc parlé beaucoup des enjeux mais peu des impacts. Pour les impacts, j'ai trouvé une grille : les impacts directs, indirects, permanents, temporaires, induits et cumulés. Je vous propose d'examiner un petit peu tous ces points rapidement.

Pour les impacts directs, c'est facile : le projet TGV n'a épargné aucun habitat et des espèces naturelles ont été détruites. C'est un problème que l'on connaît bien. Le projet TGV n'a épargné aucun espace naturel entre Avignon et Marseille. Donc, vous comprendrez que l'on ait un petit peu de réticences. Vous savez qu'un « chat échaudé craint l'eau froide ». Mais, seriez vous prêts à ralentir ou retarder le train pour pouvoir préserver les espaces naturels ? Pour le Massif des Maures, si vous gardez le sillon comme prévu vous allez vraiment affecter et impacter énormément les espaces naturels. Si vous avez un sillon qui épouse les réseaux existants, vous pourrez les préserver. Le problème est là. Si vous avez vraiment des velléités à faire, ce n'est pas sur les mesures compensatoires. Acceptez-vous, quelques trente secondes ou une minute que sur certains secteurs vous diminuiez votre vitesse ?

Concernant les impacts indirects, la création de nouvelles carrières, c'est un véritable problème. Je ne l'ai pas vu non plus dans vos études. C'est un gros chantier qui va demander beaucoup de remblais et c'est un élément important de consommation de granulats en France. C'est un des impacts indirects : il y a une carrière en externe qui va alimenter le chantier, avec modification des habitats mais, ça, les spécialistes pourront en parler. D'abord, une question simple : pourrions-nous connaître le nombre de kilomètres de remblais sur le viaduc ? Cela change tout. Cela change toute la perception du projet. Combien de carrières seront nécessaires pour réussir en fonction des différents projets ? D'où proviendront les matériaux ? C'est une question simple. D'abord, pourriez-vous compléter les études karstiques ? Et est-ce que ces résultats seront de nature à changer ce projet ? Si vous faites des sondages au moment de percer, devant le fait accompli, vous allez nous dire qu'il y a un gros problème. Est-ce que, en amont, vous avez des éléments pour vous permettre d'anticiper ? Pour parler en volumes, il faut savoir qu'il faut 2 millions de mètres cubes de granulats pour le TGV Med. Cela correspond à la carrière de Brest, si on compare les projets.

Pour les impacts permanents, il y a le bruit et la fragmentation des habitats. Là, c'est vraiment intéressant au niveau sémantique. Vous avez un grand discours sur les zones fragmentées ou pas. La réponse est simple : regardez déjà ce que vous avez fait sur l'Arbois où vous avez fragmenté en deux. La Durance, vous l'avez fragmentée en deux. Les enjeux de la fragmentation, c'est nouveau pour vous, vous n'en aviez jamais parlé avant. L'idée est que vous n'avez pas donné jusqu'à présent tous les éléments de comparaison. Donc, c'est ma question : quid de votre expérience par rapport à la fragmentation des habitats ? Ma question à RFF est : comment allez-vous concrètement prendre ce problème ? Me dire que l'on fera des études sur les études, c'est d'accord. Pourquoi la notion de corridor écologique est-elle absente des études de RFF ? Ma question à RFF : comment intégrez-vous l'accroissement des risques de circulation de polluants affectant les eaux de surface ?

Concernant les impacts temporaires, ce sont des choses assez faciles : dérangement de la flotte, etc.

Pour les impacts induits, le Var accueille 14 000 habitants de plus chaque année, en gros 140 000 habitants avant 2020. Comment allez-vous intégrer cette accélération ? Est-ce que le projet TGV va accélérer le phénomène ? Je n'ai pas de réponse. Je crois que c'est à vous de nous rassurer et de nous donner les éléments politiques pour l'appréhender dans nos cités.

Pour les impacts cumulés, le développement d'infrastructures en zone d'activité (Arbois) le montre très bien et nous étions à l'époque très opposés au tracé de l'Arbois. Il y a un phénomène additionnel des impacts du projet avec ceux portés par d'autres projets en amont et en périphérie de la LGV. On va avoir des impacts de plus en plus cumulés. Sur l'Arbois, on est passé d'un million de visiteurs à 1,6 million en l'espace de deux ans.

Comment RFF abordera la création d'une ville nouvelle ? C'est ce qui va se passer ! Aidez-nous à quantifier le phénomène pour qu'on l'accepte ! Quelle garantie de protection pour les sites naturels autour des gares ?

Alors, je vais m'arrêter là, s'il vous plaît. C'est comme vous voulez.

Applaudissements

Didier COROT

J'ai une question. Quelles seraient les orientations à engager pour prendre réellement en compte l'environnement ? Quels sont les conseils que vous donnez à RFF ? Cela nous intéresse.

Benjamin KABOUCHE

Pour moi, le TGV, ce n'est pas mon problème. Par contre, le transport en commun par fer, c'est un vrai projet. Par contre, que RFF ait une vraie politique de l'environnement qu'elle soit capable de porter, ce serait une façon de réfléchir réellement sur le projet. Vous venez avec un projet intéressant, tout fait, qui donne une logique industrielle et commerciale qui est la vôtre ; nous en tant que citoyens, on vous retourne le compliment. Aidez-nous à avoir une politique de transport en France et dans la région ! Aidez-nous pour avoir des transports plus rapides inter-villes ! Si vous arrivez avec uniquement votre projet TGV, vous aurez du mal !

Et puis, de mettre sur le même plan les espaces naturels et les espaces socio-économiques, c'est important. Car vous pouvez vraiment jouer un rôle en termes de qualité de l'air. Vous devez régler l'apport et l'avantage important de ce projet ou des projets par rapport à la pollution atmosphérique et donc, vous devez dire : « *il y a beaucoup d'inconvénients mais il y a beaucoup d'avantages et la société a le droit de choisir ce qu'elle veut pour ses citoyens.* »

Le troisième point est le repérage des besoins de liaisons qui soient crédibles afin que l'on sache à l'avance ce que l'on va avoir. Que l'on n'ait pas de projets en deux temps et que l'on sache un petit peu où l'on va ! Ce sont des choses faciles que vous savez faire mais le montage financier ; c'est important. Il est intéressant de vérifier le coût qui était prévu en 1990-92 au moment de sa réalisation et combien il a coûté au final. Ca, cela m'intéresse. Votre marge différentielle entre ce qui était prévu et ce qui est fait, entre le prévisionnel et le cahier des charges s'il prend en compte l'environnement. Est-ce que ce coût-là est bien pris en compte dans les lignes que l'on a pu voir présentées pour le financement ? Pour l'instant, ce n'est pas gagné. Merci.

Applaudissements.

Didier COROT

D'autres questions ?

Un intervenant

Classiquement, on distingue une première phase quand on en promoteur d'un projet. Il y a une première phase qui consiste en ce que l'on appelle une étude d'environnement, c'est-à-dire à bien comprendre son environnement et dans cet environnement, de faire le projet le moins dommageable possible. Et il y a une deuxième phase que Monsieur a bien décrite, qui est la phase des études d'impact. C'est-à-dire, une fois que l'on a décidé d'un projet, essayer d'en limiter au maximum les impacts.

Je voudrais quand même rappeler, pas longtemps, que pour nous, ce que l'on essaie de proposer, si on devait le résumer en une phrase, c'est une alternative à la voiture et au camion.

Philippe MARZOLF

J'ai noté quelques questions précises : le problème des millions de tonnes de granulats pour le TGV Med, les études complémentaires à faire... et puis il y avait la question sur le TGV Med entre le budget 90 et le coût final. Il y avait quelques questions précises sur lesquelles je pense que vous pouvez répondre.

Anne GUERRERO

Effectivement, pour chaque impact, on propose une série de mesures, même si elles ne sont peut-être pas tout de suite satisfaisantes.

Sur l'aspect matériaux, on est effectivement face à un déplacement de matériaux relativement important. C'est un aspect qui est bien entendu pris en compte en matière de milieu naturel et de paysage. C'est quand un même un des éléments caractéristiques des lignes à grande vitesse. L'art du chef de projet va être d'équilibrer au mieux ces volumes de terrain. Le premier exercice d'un chef de projet est d'équilibrer au mieux ces volumes de terrassement. Le deuxième point, après, il va y avoir des zones de recherche pour trouver les zones de dépôt qui sont les moins perturbantes pour le milieu. En général, on va essayer d'éviter certaines zones. RFF essaie de négocier avec les carriers de façon à ce que les camions arrivent pleins et repartent pleins et non pas à vide. On va faire en sorte d'aider les carriers à remblayer leurs carrières.

Sur l'aspect TGV Méditerranée, je pense que l'on a une certaine expérience. Un observatoire a été monté avec un comité scientifique qui garantit l'indépendance de l'observatoire. Il y a donc un retour d'expérience avec un certain nombre de scientifiques et de spécialistes en écologie.

Sur l'aspect Natura 2000, au moment de la création du TGV Med, Natura 2000 n'existait pas. On a été obligé d'anticiper la prise en compte de Natura 2000 puisque cela n'existait pas.

Sur les études complémentaires, on n'a pas encore procédé à des études précises sur le milieu naturel. Mais il y a vraiment un processus progressiste hyperactif de deux fois sept ans, soit 15 ans d'études qui vont permettre de préciser les études, de les détailler. La personne chez RFF qui était chargée des milieux naturels est intervenue justement pour montrer des exemples concrets de mise en œuvre de mesures compensatoires avec l'observatoire régional.

Bernard GYSSELS

Oui, pour ce qui concerne le coût du TGV Méditerranée, en 1994, lorsqu'il a été déclaré d'utilité publique, le TGV Med a été estimé à 25 milliards de francs. A l'issue des travaux, effectivement, en juin 2001, le maître d'ouvrage a terminé son projet à 25 milliards de francs. Vous voyez, dans cette période de travaux qui est toujours délicate, que ce soit au grand remblais ou au tunnel, le maître d'ouvrage est resté dans les coûts prévus.

Jean-Charles PIPINO

C'est complètement faux. Vous avez oublié de...

Didier COROT

Attendez, Monsieur ! Prenez un micro !

Une intervenante

Micro, micro !

Jean-Charles PIPINO

Excusez-moi, mais c'est faux ! Il était prévu la branche Fréjus. La branche Fréjus a été abandonnée, ce qui vous a permis de combler un certain nombre de déficit du Valence-Marseille.

Applaudissements

Bernard GYSSELS

Je ne peux pas être d'accord avec ces éléments. Je vous ai dit que le projet tel qu'il a été déclaré d'utilité publique a été chiffré à 25 milliards de francs et la branche de Fréjus n'était pas prévue, puisque c'est en 1991 que la branche Fréjus a été enlevée du projet. Donc, ce que je compare, c'est le projet déclaré d'utilité publique.

Jean-Charles PIPINO

Alors, excusez-moi, mais je cite mes sources. C'est monsieur Cartier qui me le disait dans le hall même à Toulon lors du lancement du débat. Mettez vous d'accord avec la SNCF !

Bernard GYSSELS

Je pense que Monsieur Cartier vous a dit la même chose, puisque le maître d'ouvrage avait tous les éléments. Le coût lors de la déclaration d'utilité publique a été maintenu.

Philippe MARZOLF

La CNDP fera une demande particulière à RFF pour vérifier ce point particulier.

Christian MOULIN

Bonjour, Christian Moulin, de la Roquebrussanne. Je voudrais intervenir en deux points. Tout d'abord, sur l'intervention de la dame de RFF chargée de l'environnement quand elle a parlé des carrières. Je suis spécialisé dans les travaux publics, donc je connais bien le domaine. Effectivement, on rebouche les carrières. Seulement, il faut savoir qu'aujourd'hui, les matériaux sont de plus en plus chers. Donc, les entreprises recyclent les matériaux. Ce que l'on envoie pour remblayer les carrières, dans le métier, on appelle cela « la décharge ». Il s'agit de tous les

matériaux qui sont impropres à quoi que ce soit. Ce sont des matériaux que l'on ne peut plus réutiliser. Donc, on va remblayer les carrières, oui, mais c'est une décharge. Ce ne sont pas des déchets ménagers, bien sûr, mais ce sont des matériaux impropres. Après, on ne peut plus rien faire là-dessus, il n'y a plus rien qui pousse.

Deuxièmement, je voudrais revenir sur ce qui s'est passé il y a un moment. La dame a décrit son cadre de vie et elle a demandé si on allait faire passer un pont. RFF a répondu que « *non, on passerait en tunnel* ». Alors, je ne sais pas si les gens de RFF ont une mémoire fragile ou s'ils sélectionnent les informations, mais je voudrais leur rappeler qu'à Mouans-Sartoux, un spécialiste a dit qu'il était hors de question de passer un tunnel sous le massif d'Agne parce que c'est une réserve d'eau extrêmement importante ! Je pense que le débat public est fait pour que l'on entende les autres et que l'on en tienne compte. Si RFF sélectionne les informations, cela ne sert à rien de faire le débat public !

Applaudissements

Bernard GYSSELS

Je voudrais revenir sur les matériaux en donnant l'exemple qui a été réalisé sur le département des Bouches-du-Rhône lors de la réalisation du TGV Méditerranée. Il y avait effectivement un excédent de matériaux et le maître d'ouvrage a eu plusieurs orientations pour traiter ces éléments. Premièrement, un tiers des matériaux a été réutilisé dans le projet pour faire des remblais. Un tiers a servi à combler des anciennes carrières à proximité du chantier ; enfin, pour le dernier tiers, un ensemble de carriers du bassin d'Aix-en-Provence a traité ces matériaux pour les réutiliser. Voilà un effort de traitement des excédents que l'on peut réaliser dans une bonne gestion de chantier.

Christian MOULIN

Je suis d'accord, mais il faut tenir compte de la géologie de la région. Pour aller dans votre sens, je peux vous dire que j'ai travaillé sur le TGV aux abords de Satolas : là, je peux vous affirmer que c'est 100 % des matériaux qui ont été réutilisés. Pourquoi ? Parce que Satolas est une plaine d'alluvions. Forcément, 100 % des matériaux sont réutilisables. Si on ne parle que du plateau d'Issole, on a de grosses poches d'argile et dans les terrassements, à ma connaissance, on ne réutilise pas les argiles.

Applaudissements.

Didier COROT

Monsieur Kabouche ?

Benjamin KABOUCHE

Pour répondre à cette remarque, je suis d'accord sauf que le Var est le département le plus déficitaire en granulats en France. Les gisements de matériaux granulats adaptés aux voies TGV qui sont de gros consommateurs de ballastes... Un, cette situation doit être examinée différemment entre le Var et les Bouches-du-rhône ; deuxièmement, le ballaste, ça s'use. Là, vous allez échanger

entre Lyon et Paris tout votre ballaste sur le réseau TGV et au bout de quinze ans, c'est déjà fatigué et usé. Effectivement, le réseau est un gros consommateur, mais il n'est jamais statique.

Michel CROC

Pour la question du village et des nappes phréatiques qui sont dans le karst, il n'y a pas de contradictions entre le fait de dire que l'on ne fera pas un projet qui passe en viaduc sur le village et que l'on ne fera pas un projet dans lequel il y aura des tunnels qui passeront dans les karsts et la nappe souterraine. Il n'y a pas de contradiction entre les deux. C'est deux contraintes absolues.

Christian MOULIN

Si vous ne voulez pas défigurer le pays, Madame, avec un viaduc, et si vous ne pouvez pas passer en tunnel pour ne pas perturber les sources, moi, je ne vois plus qu'une solution : ne pas faire de ligne !

Applaudissements

Michel CROC

Attendez, il y a deux solutions : soit de faire un tunnel qui ne passe pas dans la zone où il y a les réserves d'eau, soit de passer ailleurs ! C'est sûr !

Didier COROT

Encore une question au fond, avec la dame qui a demandé la parole depuis un moment !

Odile JACQUEMIN

Oui, bonjour, Odile Jacquemin. Je voudrais intervenir sur le volet du paysage. Je souscris tout à fait à la proposition que nous a faite Georges Demouchy sur le fait de prendre en compte les dynamiques de paysage. Je crois qu'il y a une dynamique qui existe, c'est que le paysage est une construction culturelle et que, cela aussi, ça bouge. Le paysage, ce n'est pas seulement des champs dans lesquels éventuellement on fait de l'agriculture ; c'est d'abord tout ce système de valeurs que les sociétés projettent sur le monde tel qu'elles veulent le concevoir et sur la conception qu'elles ont de la nature. Je crois que, là, on a des mutations qui sont essentielles et dont il faudrait tenir compte. Je rejoins ce qui a été dit par la jeune étudiante de Nice. Vous le voyez partout affiché. Le philosophe l'a dit il y a 20 ans avec « l'éloge de la lenteur ». Aujourd'hui, nous sommes entrés dans l'ère du *slow*. Le troisième millénaire sera l'ère du *slow*. Nos systèmes de valeurs nous font nous interroger totalement sur la pertinence de la vitesse comme catégorie de fondement...

Je voudrais tout de même rajouter un petit point concernant ces retournements culturels. On est dans une société aveugle qui ne voit pas mais qui se rend compte quand c'est trop tard. Le « trop tard », cela fait des décennies qu'on le gère mais on ne tire pas les leçons de l'histoire, on ne tire pas les évaluations et les bilans. Il se trouve que l'on a sous les yeux ici deux choses : la Côte d'Azur, on est bien placé pour le savoir, au XIX^{ème} siècle, on n'y venait que pour l'hiver. On ne pensait

même pas se baigner et s'exposer au soleil ! Le retournement s'est fait en 10-20 ans ! Aujourd'hui, on parle de développement durable. La durabilité devient presque la catégorie opératoire des discours, de l'aménagement du territoire. On nous dit qu'on lance des études et que l'on se prépare à des investissements qui vont être sur 15-20 ans mais on n'a pas conscience que, si cela se trouve, dans 15-20 ans, c'est le système des valeurs total qui sera modifié. La seule attractivité d'un territoire, ce sera la lenteur avec laquelle on pourra pénétrer dedans !

Applaudissements

Je termine avec une dernière petite référence. C'est l'infrastructure qui a traversé la voie rapide entre Toulon et Saint-Tropez et qui est passé à Hyères où depuis les années 50, on a eu la plus grosse lutte urbaine en termes de lutte urbaine dans le département. Les expropriations des terres agricoles pour faire cette deux fois deux voies qui devait être une voie souterraine en travée ! Il a fallu qu'après 20 ans d'expropriations un instituteur local (je ne dis pas un instituteur du village) rappelle aux ingénieurs que nous étions dans un régime méditerranéen des eaux ! Le régime torrentiel des eaux ferait que, dès que la voie souterraine serait prête, l'eau reprendrait son cours naturellement. Et cette voie n'a pas eu lieu. Donc, il y a des éléments de climatologie, je dirais, que l'on n'avait pas assez pris en compte en local parce que l'on est dans une vision centrale. Je crois qu'aujourd'hui, il faut vraiment s'interroger sur le fait que l'on n'est pas en train de se tromper d'infrastructure.

Applaudissements

Didier COROT

Madame Guerrero, on vous laisse la parole peut-être pour que vous nous exposiez votre façon de voir la conception et la réalisation de lignes nouvelles à grande vitesse par rapport à tous ces questionnements.

Le paysage ferroviaire : conception et réalisation des lignes nouvelles à grande vitesse

Madame Anne GUERERO, Chargée de l'Environnement à RFF, Direction de la Stratégie et Développement

A grande vitesse, alors.

Alors, le paysage se comprend selon quatre dimensions. Je vais reprendre certaines notions qui ont été abordées pendant le débat. Donc, il y a le paysage personnel du riverain qui est le paysage affectif, le paysage patrimonial et culturel, le paysage de l'utilisateur du train et le paysage ferroviaire propre, celui du technicien.

Le maître d'ouvrage est toujours pris entre le désir de discrétion et celui de valorisation. Ce choix, bien sûr, il ne le fait pas seul, il le fait en collaboration avec les paysagistes, avec des architectes reconnus, les élus qui gèrent le territoire et les organismes compétents, notamment la DIREN.

La mission du maître d'ouvrage consiste évidemment à réaliser les meilleurs projets possibles qui doivent être bien conçus techniquement ; mais ils doivent être le plus beau possible et acceptés par

le plus grand nombre. En fait, le maître d'ouvrage va chercher à préserver les caractéristiques et va chercher également à valoriser les points particuliers des paysages ou des itinéraires. Enfin, il va essayer de créer une ligne unifiée en utilisant les compétences du paysage.

Trois principes nous guident : l'insertion paysagère intégrée, c'est-à-dire que le paysage doit être pris en compte dès la phase de mise en œuvre du projet jusqu'à sa réalisation et il ne doit pas être considéré sur la seule largeur prise mais bien sur le territoire où le projet doit s'installer. En ce sens, la concertation permanente, le dialogue et l'écoute des électeurs locaux sont indispensables à toutes les étapes du projet avant d'aboutir à un concept de projet partagé. Le troisième principe est la sensibilisation des équipes projets qui pour nous est indispensables. L'insertion proposée dans le paysage est le résultat d'une mobilisation de tous, les équipes ferroviaires, les entreprises de travaux et au sein même des équipes avec des gens extrêmement pluridisciplinaires. L'insertion paysagère est donc une dimension majeure pour nous du projet. Ce n'est pas une image figée et isolée, comme je viens de l'entendre, mais c'est bien un enjeu dynamique pour nous.

Dans ce sens, comment le paysage est-il pris en compte au cours des différentes étapes et procédures qui jalonnent le paysage. On va essayer de passer assez vite : déjà le débat public car il faut 10 ans avant la mise en service : on identifie les grands enjeux paysagers majeurs ; les études préliminaires qui sont effectuées à J-8 : c'est donc l'identification et la hiérarchisation des identités paysagères remarquables qui ont quitté la conception technique du projet ; les études d'avant-projet sommaire et à ce stade, les paysagistes y sont associés. Ils vont établir le schéma directeur paysager et c'est fondamental. C'est ce que vous allez voir sur cette image avec un extrait du schéma directeur paysager du projet LGV en Pays de la Loire. Vous avez différents aménagements paysagers qui sont cités en haut. On voit deux étoiles en rouge, dans le cercle bleu d'ailleurs, qui identifient un pont particulier, une valorisation. Au stade de l'enquête publique, un dossier concerne tous les principes de traitement proposés, site par site. Chaque site fait l'objet d'un projet d'aménagement détaillé. Au stade des travaux, on refait appel à un paysagiste spécialisé dans les aménagements paysagers. Et on va finaliser les modalités de gestion des espaces paysagers. Enfin, on effectue un bilan *a posteriori* qui est effectué quelques années après la mise en service. Cela permet d'évaluer les écarts entre la création et la réalisation.

Alors, regardons un exemple concret d'insertion paysagère. En haut, à gauche, vous avez une image d'entrée de tunnel dans un massif. En haut, vous avez le projet technique relativement rigide et en bas, vous avez le projet revu par des paysagistes qui sont intervenus sur le projet. Là, on voit qu'il est proposé deux entrées de petites tailles que l'on visualise sur le plan avec une vision en trois dimensions et c'est la discrétion dans le paysage qui a été choisie. Exemple suivant, il s'agit d'un site plus ordinaire. En haut à gauche, vous avez le projet technique. Dans ce projet-là, c'est un petit peu moins rigide, il y a la prise en compte des formes naturelles ; on essaie d'épouser les formes naturelles ; et on a demandé son point de vue au paysagiste. Là, c'est un travail plus important parce que le paysagiste a essayé de limiter la pente des talus de façon à permettre des plantations. Vous avez une vue en trois dimensions à gauche.

Dernière diapositive, on parlait tout à l'heure du viaduc de Garabit, en voici une photo. On a fait des progrès importants en matière d'insertion dans le paysage. Avec la ligne Méditerranée, il y a un autre pas qui a été franchi et cela va progresser encore dans les années à venir. Dans 15 ans, si la ligne est mise en service, on aura sans doute encore franchi un palier et je ne sais pas encore la capacité que l'on aura à améliorer et à parfaire la ligne grâce aux évolutions techniques et surtout par un partenariat de qualité avec toutes les parties prenantes.

RFF souhaite faire de ce projet un témoin du patrimoine pour les générations futures, en harmonie avec les sites exceptionnels qu'il traverse. Je vous remercie de votre attention.

Philippe MARZOLF

Merci.

Didier COROT

Une question : est-ce que ces principes-là ont été respectés sur le TGV Med ? Notamment, l'exemple que Monsieur Debouchy a montré tout à l'heure avec le viaduc de Ventabren...

Anne GUERRERO

Sur chaque TGV, des progrès se font. Et je pense que Monsieur Croc sera plus à même de répondre que moi.

Michel CROC

Ce que vous avez vu autour du viaduc de Ventabren, ce sont les délaissés de l'autoroute et non pas du train à grande vitesse.

Didier COROT

Monsieur Demouchy ?

Georges DEMOUCHEY

L'important c'est d'aller voir et l'essentiel, c'est d'y aller à pied. Je suis allé à pied sous le viaduc de Ventabren et ce dont je parle ce ne sont pas des délaissés de l'autoroute, ce sont bien des délaissés du chantier du viaduc et pas simplement. A la limite, on aurait laissé le chantier propre juste à la fin du viaduc, ce serait mieux que ce que l'on voit maintenant. Ce que l'on voit maintenant, c'est un territoire qui n'est pas géré, qui est à l'abandon. Alors, je ne sais pas comment cela s'est passé mais il y a deux maisons néo provençales minuscules qui se sont installées là, il y a quelqu'un qui a installé une école de conduite automobile et puis, il y a des prises gênantes, l'écoulement fluvial qui a un misérable fossé, etc. Globalement, on a une espèce de friche urbaine en milieu rural qui s'est installée là. Je ne critique pas, ce n'est pas le problème. Le problème, fondamentalement, c'est ce que deviennent tous ces territoires qui ont été chamboulés. Quel est véritablement le foncier que l'on va laisser, qui va être le vrai gestionnaire de tout ça ? Quand on se promène sur ce terrain, manifestement, il y a une absence de gestionnaire, même s'il y a un propriétaire foncier. Globalement, on a raté une marche sur ce point-là. Ce n'est pas simplement le viaduc de Ventabren mais la périphérie de la gare d'Aix qui est vraiment lamentable, excusez-moi de le dire, au-delà du parking et de l'anneau de vitesse qui sont bien traités, le reste est dramatique. C'est tout ! C'est comme ça ! Cela pose la question de fond qui est : quel est l'investissement que la société RFF est capable de mettre, autant en intelligence qu'en réalité sur le terrain, pour que la

question des délaissés et des périphéries soit correctement traitée. On est dans le Midi. On est très souvent sur des terrains rocheux avec une absence de sols, une sécheresse d'été épouvantable pendant quatre mois, le mistral... On est dans des conditions extrêmement difficiles. En face de ça, la réponse est médiocre, voir très médiocre. On ne met pas de l'argent. C'est-à-dire qu'il y a un côté pingre dans ce traitement du sol. Voilà. Il faut le dire. Le jour où les paysagistes à RFF seront traités comme les X Ponts qui font les viaducs, on aura gagné quelque chose.

Applaudissements

Ce n'est pas le cas et on en est très loin. C'est une culture d'entreprise, si vous voulez. Ce sont des gens qui sont des grands techniciens et qui se complaisent dans cette démarche !

Guy CLAVERIE

J'ai participé à la construction de la ligne nouvelle sur les aspects milieu naturel et paysage. Alors, je vais juste rajouter quelques observations. Le garage dont vous parlez, c'est le centre Centaure qui existait avant que l'on n'arrive et qui appartient aux gens de l'autoroute et où on peut apprendre à conduire dans des conditions extrêmes. Il existait avant. A côté, vous avez les aires qui servaient à construire l'autoroute qui étaient là et qui ont été occupées, certes, en partie par les gens du chantier mais qui existaient avant. Elles ont été remises en état et rendues à son propriétaire. Nous avons traité au minimum et ce qui est à côté ne nous appartient pas ! Je ne peux pas traiter ce qui ne nous appartient pas !

Georges DEMOUCY

Ce que je vous propose, c'est d'avoir une réflexion sur le fond sur ce qu'il est nécessaire de maîtriser autour de l'ouvrage. Vous êtes dans une logique minimaliste parce que vous savez qu'après, cela va vous coûter cher pour gérer. Je dis OK, vous avez raison là dessus. Simplement, dans la mesure où c'est un projet territorial, c'est intéressant de travailler avec les acteurs locaux pour trouver une solution de gestion sur le long terme sur les emprises nécessaires à prendre en compte au niveau du foncier par rapport aux ouvrages ! Vous êtes dans une logique qui est tout à fait compréhensible, qui est de réduire au maximum l'emprise. Je comprends bien, ça ! Mais, le problème du paysage, c'est autre chose !

Guy CLAVERIE

Je me permets de répondre : tous les modelés paysagers qui ont été réalisés ont nécessité des acquisitions et nous avons acquis l'emplacement de tous les modelés paysagers et pour tous les autres, nous avons fait des plantations. C'était une première en matière de ligne nouvelle. Aujourd'hui, nous gérons encore des emprises où il y a des plantations et des modelés paysagers.

Didier COROT

Et le bruit, alors ?

Guy CLAVERIE

Le bruit, c'est autre chose.

Didier COROT

Mademoiselle, s'il vous plaît ?

Mademoiselle MACARIO

Oui, pour conclure, parce que l'on arrive à la fin...

Didier COROT

Votre nom, s'il vous plaît !

Mademoiselle MACARIO

Excusez-moi, toujours Mademoiselle Macario, doctorante au centre d'urbanisme d'Aix-en-Provence. Donc, j'ai une question très simple mais, le problème, à chaque fois que je pose une question, je n'ai jamais les personnes pour me répondre ! Alors, la question est simple : pourquoi RFF se soucierait-il de l'environnement alors que le gouvernement est incapable de faire respecter les lois qu'il vote ? Je pense par exemple – c'est un exemple parmi tant d'autres mais il y en a plein – à l'application de la Loi Littoral qui depuis 1986 n'a jamais été appliquée ; et quand elle a été appliquée, elle a entraîné des problèmes de contentieux interminables tels que le juge administratif ne pouvait pas s'en sortir tellement elle était bien rédigée. Bon ! C'est une question parmi tant d'autres !

La Loi sur les sites, très bien, mais la Loi sur la protection des sites est complètement insuffisante ! La preuve, c'est les calanques de Marseille qui sont protégées justement par la Loi sur les sites et sur lesquelles on pense créer un parc naturel régional parce que l'on s'aperçoit qu'il y a des problèmes d'incendies, etc. Pour conclure, je voudrais dire que l'on a un arsenal impressionnant au niveau de la loi française, notamment au niveau des lois de protection, des lois européennes. C'est impressionnant. Simplement, ce n'est pas appliqué et cet arsenal législatif impressionnant est en totale contradiction avec la politique qui est menée à l'heure actuelle par le Ministère des Transport et le Ministère de l'Environnement. Là, on fait un débat public. Puisque c'est retranscrit et que j'ose espérer que l'un des ministres écouterait ou redira ce qui a été dit (j'en doute mais c'est un autre problème), je pense qu'il devrait y avoir un peu plus de concertations entre les Ministères. Sur la question que j'avais posée lors de la première réunion la semaine dernière à Draguignan, personne n'a été capable de me répondre sur la cohérence ou plutôt l'incohérence des politiques publiques qui sont menées en matière de protection et en matière d'aménagement. Pourquoi ? Parce que les véritables représentants de l'Etat n'étaient pas présents.

Applaudissements

Didier COROT

Monsieur Claude Valette, vous souhaitez intervenir ? Vous êtes interpellateur...

Claude VALLETTE

Oui, merci Monsieur le Président d'avoir organisé aussi bien la réunion de Draguignan, que celle d'aujourd'hui et je remercie...

Didier COROT

Excusez-moi, mais qui représentez-vous ?

Monsieur Claude VALLETTE

Excusez-moi, Claude Valette, Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole. Donc, je voulais vous féliciter. Vous avez bien montré tous les enjeux de ces problèmes d'environnement. Je crois que c'est important parce que si, aujourd'hui, on n'a pas ce TGV que naturellement on aurait dû avoir dans la poursuite du TGV Méditerranée, ce sont ces problèmes-là qui ont fait que dans les Bouches-du-Rhône autant que dans le Var, nous sommes extrêmement sensibles aux problèmes de l'environnement et de l'aménagement du territoire. Ca, c'est le premier point.

Le second point, vous l'avez déjà compris lors d'interventions que l'on a pu faire, nous sommes pour la LGV qui nous paraît indispensable. La mobilité aujourd'hui est un des points qui nous paraît essentiels dans la qualité de la vie dont on parle souvent les uns et les autres. Avec les infrastructures que nous avons et avec le développement naturel que l'on voit, on est dans un système de saturation qu'il faut bien traiter. Personnellement, je préfère de beaucoup et notamment pour l'environnement, une ligne LGV nouvelle plutôt qu'une autoroute de nouveau pour doubler l'existante. On sera obligé de faire quelque chose, de toute façon. Partant de là, on est d'accord pour la construction de cette LGV mais pas à n'importe quel prix. Je voudrais juste apporter quelques réflexions qui ont motivé le choix du passage par Marseille car on pense que ce n'est pas aux Marseillais de décider pour les autres ; mais, c'est à vous de dire ce que l'on pense à partir de Cuers où il y a un certain nombre de problèmes et où avec les communautés urbaines de Toulon nous travaillerons ensemble. Mais, ensemble, cela ne veut pas dire se substituer les uns les autres. Alors, je crois qu'il y a un problème de choix important. Cela a été évoqué : il s'agit des gares centrales au niveau de l'endroit où il y a des populations en termes d'environnement. Ce que vous avez évoqué sur l'insertion du tracé, aussi. Aujourd'hui, vous aurez le fameux dossier, Monsieur le Président, auquel on a rajouté un certain nombre de points d'environnement que l'on voulait ajouter au dossier lui-même. Donc, aujourd'hui, en matière de tracé, nous pensons que jusqu'au départ de Cuers ou un peu avant, avec une solution de tunnel, on n'est dans aucun AOC, on ne traverse pas de zones denses. C'est vrai que l'on en traverse mais il faut bien passer quelque part dans des paysages naturels faits de pins. On est loin de la cuvette de Cuges et ensuite, de Signes. Voilà ma position là-dessus.

Le deuxième problème que je voudrais souligner et qui m'a motivé aussi, c'est un problème fondamental de l'étalement urbain, de l'utilisation des surfaces, de l'urbanisme. Cela a été bien évoqué et je crois qu'il faut que l'on en soit tous conscients : il faut être très vigilants sur ce

phénomène sinon, on aura un problème d'espace. Notre pays n'est pas immense et l'on aura des difficultés. Dans ces choix que l'on a à faire, si on choisit le passage comme cela a été évoqué par les métropoles, le passage le plus bas, je crois que c'est intéressant. C'est là où il y a des populations aujourd'hui et c'est là où un certain nombre de populations viennent s'installer. Si on veut préserver le moyen pays, l'agriculture et un certain nombre de points qui ont été évoqués, je crois qu'il faut rester sur une ligne vers le bas. Les peignes proposés à l'époque par une ligne tirée en direct de la ligne LGV de la Durance jusqu'à Nice, à ce moment-là, il vaut beaucoup mieux les faire dans l'autre sens pour justement satisfaire un certain nombre de besoins de population du Centre Var, plutôt que d'aller de nouveau dans un territoire qui est quand même souvent préservé avec une agriculture de grande qualité. Voilà pourquoi, en dehors de tous les autres problèmes que l'on a déjà évoqués et que vous aurez sur l'international, sur les TER, etc. c'est une des raisons de notre choix et je tenais à vous le dire. Voilà.

Didier COROT

Merci Monsieur Vallette. Alors, je suis conscient qu'il y a encore un certain nombre de questions à poser, mais l'heure passe et il faut que l'on termine.

Alors, on va changer de thème. On va parler maintenant du retour d'expérience des TGV Méditerranée, notamment dans le domaine de l'agriculture, avec Monsieur Pierre-Michel Fabre. Egalement, nous parlerons du retour d'expérience sur le paysage avec Monsieur Stéphane Pradon. Merci aux intervenants précédents. Donc, Monsieur Fabre... C'est à vous, si vous pouvez vous présenter...

Retour d'expérience de la LGV Méditerranée sur l'agriculture et les paysages de la région

Pierre-Michel FABRE, Chambre d'Agriculture du Gard

Bonjour, Pierre-Michel Fabre. J'ai le même poste que Monsieur Bernard Fanton qui a fait son exposé tout à l'heure, à la seule nuance près que je travaille à la Chambre d'Agriculture du Gard et que pour ce qui concerne le Gard, nous avons déjà eu le TGV Med dont certaines personnes ont déjà parlé. Mais nous sommes aussi concernés par le contournement Nîmes-Montpellier. Si vous voulez, ce que je tiens à dire c'est que chaque Chambre d'Agriculture est tout à fait autonome dans ses décisions.

Par contre, pour le TGV Med, nous nous sommes tous groupés pour négocier avec la SNCF à l'époque, puisque notre interlocuteur était la SNCF. Au jour d'aujourd'hui, avec RFF, puisque nous avons eu le « privilège » d'avoir dans un premier temps la SNCF pour TGV Med et le RFF qui a pris la suite pour le contournement Nîmes-Montpellier.

Ensuite, nous n'avons pas eu à l'époque de débat public comme vous avez eu. Ce que nous avons retenu au niveau de l'histoire, c'est qu'il est indispensable dans l'hypothèse où le projet avance et vous avez entendu que c'est très long (il faut compter en moyenne 10 ou 12 ans) de s'impliquer dès le départ dans le processus et tout ce qui est négocié. C'est pour une raison très simple : un accès à l'information. L'accès à l'information, c'est une part de pouvoir et cela permet de rencontrer, que ce soit des interlocuteurs politiques, les gens des Chambres de Commerce ou de Métiers avec

lesquels on est amené à travailler et cela évite de rester dans son coin tout seul, complètement isolé, avec de temps en temps des petits aspects poujadistes qui sont complètement désagréables.

Donc, dans le Gard, nous avons eu effectivement peu de débats sur les gares pour une raison simple : le TGV fait Paris Nîmes et après, il va à Montpellier. A une nuance près, c'est que le travail conjoint que nous avons fait a quand même préservé la ligne. C'est-à-dire que la ligne que l'on appelle TGV et non pas LGV, à hauteur de Nîmes, elle a deux emplacements qui techniquement pourront éventuellement accueillir une gare dans... peut-être jamais ! Mais, techniquement, cela a été construit dans cet esprit-là. Tout ça, c'est une participation de la Chambre d'Agriculture au même titre que les autres partenaires économiques du département.

Par contre, on ne s'est pas impliqué sur le tracé parce qu'il faut bien dire qu'il y a eu des pressions beaucoup plus fortes que les pressions locales qui font que le tracé a été retenu pour le TGV Med par chez nous. Inversement, pour le TGV fret, là, nous sommes sortis du bois parce qu'il y avait un enjeu viticole qui était fondamental pour nous ; et, qui plus est, ce tracé est purement en gare de l'Arbois et il allait exproprier à nouveau des gens qui avaient déjà été expropriés par le TGV Med et qui avaient réinvestis sur de nouveaux secteurs agricoles ! C'eût été difficilement supportable et nous avons gagné le conflit qui nous a opposé à l'agglomération de Nîmes, ce qui n'est pas rien quand même ! Cela prouve de temps en temps que quand le monde agricole se mobilise, on est entendu et cela fait toujours plaisir.

Pour ce faire, tout au long de la procédure administrative, il y a un tableau qui existe dans les documents que vous recevez. Il faut savoir que c'est une procédure administrative très complexe. Dès les avant-projets sommaires, c'est-à-dire quand ils commencent à travailler sur les fuseaux, cela a été noté par certains intervenants, notamment les gens de l'environnement avec lesquels on travaille sur RFF, il faut intervenir dès le départ. Après les coûts sont partis, les techniciens font des études très performantes et il est très délicat de faire prendre en considération des impératifs que nous avons lorsque les projets ont techniquement beaucoup avancé. Quand c'est bien avancé, c'est difficile d'arriver à travailler et à négocier.

On s'est principalement impliqué dans le volet agricole, que ce soit au niveau des études que de l'avant-projet sommaire, que vous connaîtrez peut-être un jour, et ultérieurement dans ce que l'on appelle les EPAF (Etudes au Préalable d'Aménagement Foncier).

Alors, attendez, je zappe parce qu'il doit y en avoir une autre. Excusez-moi...

Voilà. La procédure est donc très longue et il faut en profiter pour anticiper. Pour nous, dans le domaine viticole, vous avez remarqué qu'il faut compter à peu près 12 ans entre le moment où la décision politique de créer est prise et le moment où démarre le chantier. Il y a quand même toujours des retards par rapport au calendrier prévisionnel. Pour vous donner un ordre de grandeur, j'ai travaillé plus de 15 ans sur le TGV Med et je travaille depuis plus de 5 ans déjà sur le contournement de Montpellier qui avait déjà fait l'objet d'une DUP. Ce sont des projets sur lesquels on a le temps de se retourner. Pour ce faire, il faut se donner les moyens d'anticiper au maximum et en particulier, pour les problèmes viticoles. Pour ceux qui effectivement ont une appellation, la négociation réside dans le fait qu'il faut les épargner énormément. Pour toutes les autres appellations, on doit trouver des moyens pour anticiper. Il ne faut pas hésiter à le faire. Par contre, il y a un truc qui est fondamental, c'est qu'il ne faut reconnaître comme interlocuteur unique sur le chantier que la SNCF. La raison en est simple : quand vous avez affaire à des chantiers comme ça avec des groupements d'entreprises qui interviennent, une fois le chantier terminé, vous ne trouvez plus personne ! Ca, c'est quelque chose de fondamental. Qui que vous soyez, négociez

avec l'entité qui a l'autorité, c'est-à-dire RFF, en sachant que pour les aspects d'expropriation, on a négocié en parallèle avec les [*inaudible*]. Sur les fondamentaux, on a négocié à l'époque avec la SNCF et maintenant avec RFF.

Voilà. Dernier point et dernière leçon, une fois que vous avez signé et que la SNCF a pris possession des terrains, il n'y a plus rien de négociable. Donc, surtout, n'oubliez rien avant de signer l'accord de passage que vous soyez une collectivité ou un individu ou une commune aussi, Toutes les communes chez nous qui ont récupéré des fossés ont oublié qu'il fallait les entretenir les fossés ! Et maintenant, c'est la collectivité qui paie pour une infrastructure qui ne fait que traverser le département ! Réfléchissez bien ! Voilà. C'est tout ce que j'avais à dire !

Applaudissements

Didier COROT

Je passe tout de suite la parole à Monsieur Pradon et après, on pourra poser des questions. Ah oui, il y a un interpellateur aussi ! Allez-y !

Paysage et TGV Méditerranée : retour d'expérience

Stéphane PRADON, Responsable site environnement à Scétautoute

Bien, je vais vous parler du retour d'expérience LGV Méditerranée sur le thématique du paysage. J'ai déjà évoqué un certain nombre de choses. Je vais revenir sur les grands principes qui ont été adoptés sur la LGV Méditerranée en prenant quelques exemples, notamment parmi ceux qui n'ont pas été cités ce soir.

Tout d'abord, la démarche générale qui avait été adoptée pour la LGV Méditerranée suit totalement le discours actuel de RFF et la prise en compte du paysage en amont. Il y a eu élaboration d'un schéma directeur paysager dès les phases les plus amont du projet, avec des paysagistes qui ont travaillé notamment avec les équipes projets en termes de conception du tracé que ce soit vis-à-vis du tracé en plan pour étudier le problème de visibilité entre le projet et les différents sites sensibles, que ce soit du patrimoine culturel protégé ou non protégé, que ce soit des habitations. Ce sont des choses qui ont été étudiées dans les phases amont.

Un exemple : on est ici sur la commune de Caumont-sur-Durance. On a cité tout à l'heure l'exemple de la Chartreuse de Bonpas avec la réalisation du tunnel. Vous voyez ici une photographie aérienne du tracé de la LGV. Vous voyez ici le tunnel qui a été fait justement pour préserver le site de la chartreuse de Bonpas. Vous avez également en hachuré vert un certain nombre de modelés paysagers qui ont été réalisés de part et d'autre de la ligne de façon à mieux insérer la ligne et à protéger de manière visuelle les habitations situées à proximité. Vous lez voyez figurer ici. Vous savez que ces sites nécessitent des emprises complémentaires qui sont aujourd'hui gérées par la SNCF et qui ont fait l'objet de plantations spécifiques. A noter que les plantations ont été faites avec des essences locales de façon à intégrer le mieux possible la ligne dans son site.

Un autre exemple : ici on se trouve au niveau de la vallée de la Durance. Vous voyez un des viaducs qui a été réalisé. Il faut savoir qu'il y a trois viaducs qui ont été réalisés pour traverser la vallée de la Durance. On parlait tout à l'heure de la possibilité de franchir des vallées par des

remblais. On a cité tout à l'heure le viaduc de Ventabren et il y a également l'ensemble des viaducs qui ont été réalisés au niveau de la vallée de la Durance. Ces ouvrages-là ont été réalisés de façon à s'insérer au mieux dans le site, notamment par un certain nombre de principes comme la faible hauteur de ces ouvrages et les remblais, de façon à garder une ligne à perception humaine qui se cale au mieux par rapport au terrain naturel.

On a également un élément fort du paysage dans la vallée de la Durance qui est la haie de brise-vent de part et d'autre de la ligne. Ces haies ont été principalement conservées. Certaines haies ont également été replantées de façon à conserver au mieux possible le paysage environnant tel qu'il existait dans l'état initial. On a également un tracé qui se cale au mieux possible le long de la Durance de façon à préserver au mieux les zones humides de la Durance et également les terrains agricoles environnants. Vous voyez ici une vue avant la LGV en 1992-93. Nous sommes à proximité de Cavaillon depuis des habitations qui avaient à l'époque exprimé un certain nombre de demandes d'insertions de la future ligne. Et vous voyez en bas, toujours depuis ces habitations, la vue avec le tracé de la LGV.

Je passe très rapidement sur le viaduc au niveau de la plaine d'Eguilles, puisque l'on en a déjà parlé auparavant. Vous avez ici la vue depuis un site remarquable qui est la place de l'hôtel de ville d'Eguilles. On a une vue vraiment prenante sur la vallée et sur l'ouvrage tel qu'il a été réalisé. Je vous laisse juge par rapport à la qualité de l'ouvrage parce que c'est un jugement qui est assez subjectif, on en a parlé tout à l'heure. Ici, vous voyez également la problématique du franchissement avec une autre infrastructure. C'est toujours délicat de franchir une autre infrastructure et d'avoir une perception de l'analyse paysagère qui intègre ces deux éléments. Vous voyez également les principes qui ont été adoptés en termes d'intégration, notamment dans les coteaux.

On va voir sur la photo suivante, c'est une des problématiques dont il faudra, je dirais, tenir compte pour le projet de LGV PACA. On a ici, vous voyez, un impact certain en termes d'insertion paysagère. On approche du plateau de l'Arbois. On a eu un effort très important de la part du maître d'ouvrage. Ce qu'il faut savoir c'est qu'aujourd'hui, on a une recolonisation qui se fait à hauteur de 95 % avec des essences herbacées locales au niveau des talus ce qui permet d'améliorer l'insertion de ces talus dans le site. Il faudra en tenir compte pour la nouvelle LGV.

Un autre point important : on est à proximité du château de Valmousse. Vous avez la photo à gauche qui est le Château en l'état avant le projet de LGV. A droite, vous avez le projet de LGV. On a eu une concertation importante entre le maître d'ouvrage, la commune et le propriétaire, de façon à décaler légèrement le tracé pour générer le moins d'impact possible par rapport au château. Vous allez voir sur la photo suivante. Vous avez en hachuré vert et en jaune également l'ensemble des modelages paysagers et des plantations qui ont été réalisées en concertation avec l'ensemble des acteurs afin d'intégrer le mieux possible le projet de LGV par rapport à ce site remarquable. Vous avez ici une vue... Si l'on revient en arrière, vous êtes sur la route départementale 572 à proximité du château et on regarde vers la LGV. Vous voyez l'effet produit à proximité du château et la perception que l'on peut avoir vers la ligne à grande vitesse.

En guise de conclusion, c'était très rapide, mais ce qui est important c'est de prendre en compte la problématique du paysage le plus en amont possible. Que ce ne soit pas simplement une mesure à mettre en place au moment des travaux. C'est une dimension à prendre en compte le plus tôt possible. Il y a la nécessité importante pour le maître d'ouvrage d'écouter tous les acteurs concernés que ce soit la population, les élus, les associations, les agriculteurs, etc. Il faut devancer

si besoin des analyses, des études, des expertises spécifiques auprès d'experts indépendants de façon à essayer de régler les problèmes d'impacts et d'insertion ; et puis, définir des protocoles et des actions avec l'ensemble de ces acteurs pour prendre en compte les différents enjeux, notamment l'enjeu paysager. Je vous remercie.

Didier COROT

Merci, Monsieur Pradon...

Christian MOULIN

Juste pour vous dire que ce sont des montages photographiques puisque les véhicules sur l'autoroute sont exactement les mêmes avant et après !

Stéphane PRADON

Je peux vous dire que je suis allé sur le terrain avec le paysagiste qui a travaillé sur cette étude, et nous avons fait les photos ensemble. Donc, ce sont de vraies photos ! *Contestations*. Attendez ! Je vous explique juste la méthode ! Je vous explique la méthode ! Attendez ! C'est une évaluation qui a été faite a posteriori. On est parti de l'état actuel ! Evidemment, par retouche photo, on est revenu sur l'état avant projet par l'intermédiaire de toutes les esquisses qui avaient été réalisées par les paysagistes. Il n'y a pas de trucages ! *Contestations*.

Didier COROT

S'il vous plaît ! On a un interpellateur, Monsieur Hannecart.

Brouhaha général. Certaines personnes tentent de prendre la parole.

De la salle

Vous n'avez pas le droit de faire cela ! Ce n'est pas équitable ! Laissez-lui la parole, il a envie de parler ! Il n'y a personne qui a hurlé pour l'instant !

Monsieur HANNECART

Bonjour je suis Monsieur Hannecart, de l'UDVN 84, chargé des transports. Accessoirement, je suis également habitant de Caumont-sur-Durance et je vis assez bien la réalisation de RFF. Notre expérience ne correspond pas du tout à celle de ce brillant ingénieur et je pourrais vous montrer ce que j'ai déjà montré à Mouans-Sartoux très rapidement. Mais, je voudrais, si vous en avez le courage, répondre à ce que la doctorante appelle un arsenal remarquable, français, de l'environnement. Je voudrais quand même vous montrer quelques faiblesses au niveau de l'arsenal français en ce qui concerne la gestion du bruit, y compris bien entendu le bruit du TGV. Mais, c'est général ! C'est une question culturelle ! Alors, si vous avez un peu de courage, je veux bien vous exposer cela après.

Pour le moment, je voudrais simplement vous montrer moi aussi mes petites images dont deux images de Caumont-sur-Durance, très rapidement. Et puis, après, si on veut bien je prendrai la parole pour vous expliquer une histoire française sur le bruit. Voilà.

Ca, c'est la sortie du tunnel de Bonpas. J'ai trois images à vous montrer cela ira très vite. D'abord, une petite carte. Caumont-sur-Durance, c'est là. Le TGV, il est là en brun. Alors, en plus, c'est une utilisation dite « multimodale » au point de vue nuisance bien entendu. *Rires*. Vous avez une route et ensuite vous avez la route 973 qui va être portée bientôt à quatre voies parce que c'est une des routes les plus importantes du Vaucluse. Elle relie Avignon à Cavaillon et cela marche très bien ! Et en plus, vous avez le TGV. Alors, qu'est ce que c'est que ce TGV ? Là, vous avez le tunnel. Il est magnifique, c'est un beau tunnel sans protection acoustique aucune ! Il est à plus de 10 mètres de haut, le TGV déboule comme un boulet de canon, très bruyant (à la base 92 et 95 décibels), comme ça pendant trois kilomètres, à cette hauteur là. Toute la plaine Caumontoise est « décibélisée » sur 200 mètres, cela fait du bruit sur un kilomètre, des études socio acoustiques très bien gérées le démontre. Donc, quand on parle d'empiètement au sol, de 1 400 hectares, ce n'est pas large, etc. Oui, sans doute, je veux bien le croire. Mais l'empiètement des nuisances au sol, c'est plus ou moins 1 kilomètre des voies.

Applaudissements.

Vous savez, les ingénieurs ne me font pas peur. J'ai passé toute ma vie avec eux, je me suis battu, je n'ai pas mes meilleurs copains chez les ingénieurs, mais bon ! Je veux bien discuter un petit peu avec eux ! Je peux vous dire une chose : on sait très bien ce qu'est la rugosité de terrain, l'humidité, la direction du vent, la force, etc. Mais quand je vous parle de nuisance au sol, cela dépend bien entendu relief. Si vous vous abritez derrière un immeuble de 4 étages et de 80 mètres de long entre vous et la voie, forcément, cela ne vous dérangera pas ! C'est l'immeuble qui pourra vous déranger ! Toute chose étant égale, en moyenne, vous êtes gêné sur plus ou moins 1 kilomètre par le TGV. A cause de cela, je peux vous dire qu'il y a 5 000 Caumontois et que cela affecte 2 000 personnes. 2 000 personnes à Caumont estiment que le TGV est entre « bruyant et très bruyant ». Je peux vous donner des données statistiques mais je ne veux pas vous embêter avec cela. Donc, il faut être conscient de ça. J'ai demandé à un ingénieur qu'il me fasse des évaluations sur ce qu'aurait pu coûter une protection acoustique sur le talus. Vis-à-vis du coût de l'ouvrage, le surcoût aurait été de 1 % du coût de l'ouvrage. On parlait de « radinisme ». Moi, je trouve que c'est une erreur d'ingénierie majeure !

Applaudissements

Didier COROT

On va écouter Monsieur et après, on écouter Monsieur Mauric de la Confédération Paysanne. Puis on arrêtera la séance parce qu'il est 10 heures passées et cela fait bientôt 4 heures et demie et vous devez être...

Un intervenant

Merci, quand même ! Je voudrais dire que RFF nous prend un peu pour des demeurés. Je crois que c'est un peu plus, pour des cons ! Nous n'avons aucune réponse à nos questions, que ce soit les études qui ont été faites, etc. C'est vraiment dommage, quoi ! Cela fait quinze ans que vous bossez

là-dessus et vous n'êtes même pas capables de répondre à une toute petite question ! Je crois que ça ira, c'est tout.

Applaudissements.

Jean-Marc MAURIC

Jean-Marc Mauric, de la Confédération Paysanne. J'ai appris deux choses ce soir ! Il y a pas mal de différence entre l'urbain et le rural. Ca, je ne m'en étais pas encore aperçu !

Rires.

Je pense qu'au niveau de l'impact de la LGV sur l'agriculture, cela va être une catastrophe ! C'est faux de dire que l'on accepte le TGV et qu'il ne passera pas dans les terres agricoles. Il y a des contraintes de tracé et de rectitude et ensuite, il y a des contraintes financières. Cela coûter moins cher de le faire passer par les plaines, donc les terres agricoles. Voilà pour l'impact direct. Concernant l'impact agricole, on va bétonner autour. Au niveau du SCOT, il existe des dispositions légales. La dame a dit tout à l'heure qu'en France, on a les plus belles lois du monde mais que l'on ne les applique pas ! Il y a une loi en particulier qui date de 1999 et qui institue les zones agricoles protégées. Il suffit que les maires ou les préfets décident de mettre une zone agricole protégée et c'est un peu comme les espaces protégés. Pour l'instant, des zones agricoles protégées, on n'en a pas vu ! Moi, je proposerais au Président de la Chambre d'Agriculture que l'on impose ces zones protégées. Sinon, il va se passer ce qui se passe depuis 20 ou 30 ans, on va voir diminuer les terres agricoles et dans 10 ans ou 20 ans, il n'y en aura plus ! Donc, quand il n'y aura plus de terres agricoles, les paysages, on peut en parler ! S'il n'y a plus d'agriculteurs, il n'y a plus de paysages ! Si on ne passe pas dans les terres agricoles, on va passer dans les espaces naturels, dans les collines. On va couper dans les collines. Cela va être une catastrophe. Quel que soit le moyen choisi, pour nous qui vivons ici à longueur d'année, on n'a aucun avantage à cette LGV. C'est pour ça que nous disons NON. Il y a des gens qui disent oui, oui mais, non mais... Pour nous, c'est NON. C'est clair !

Applaudissements.

Je ne veux pas vous retenir plus longtemps mais voilà le message que je voulais faire passer.