



les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



LES ENJEUX ÉCOLOGIQUES DE L'AMÉNAGEMENT DE LA LGV PACA

Le projet de LGV PACA soulève de grandes interrogations dans le domaine de la préservation de la nature. La Ligue pour la protection des oiseaux est l'une des plus grandes associations de protection de la nature de France et a pour objectif principal la protection des oiseaux et des écosystèmes dont ils dépendent. A travers sa délégation PACA, elle souhaite mettre l'accent sur un certain nombre de points concernant l'impact d'un tel projet sur les espèces et milieux naturels.

CONTACT

Association LPO PACA

Rond-point Beauregard
83 400 Hyères-les-Palmiers
tél. 04 94 12 79 52
e-mail : paca@lpo.fr
<http://www.paca.lpo.fr>

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

QUELLE POLITIQUE DE TRANSPORT SOUTENABLE...



Contexte et enjeux écologiques

La protection de la nature n'a jamais été une priorité en France. Ainsi, notre pays est régulièrement condamné ou critiqué par la commission européenne pour non application des directives européennes (Directive Oiseaux, Directive habitat). C'est dans ce contexte difficile de la protection de la nature en France que la LGV PACA, qui traverse de nombreux secteurs riches en espèces en forte régression, ne nous rassure pas. Nous souhaitons, en particulier, insister sur les éléments suivants :

→ Les projets d'aménagements se réalisent toujours au détriment des espaces naturels : voie ferrée, gazoduc, oléoduc, aéroport, carrière, autoroute et urbanisation diffuse.

→ Le TGV Méditerranée est un référentiel en matière de mauvaise prise en compte écologique. Entre Avignon et Marseille, 60 % du linéaire a été construit dans des espaces naturels sensibles.

→ L'état n'est pas en mesure de garantir l'application de ses engagements en matière de protection : Réserve naturelle tardive et réduite, désignation fragmentaire des sites NATURA 2000, mesures compensatoires non assurées par les aménageurs.

→ Le réseau NATURA 2000 couvre 27% de l'aire d'étude LGV.

→ RFF et la SNCF n'ont pas de politique environnementale des transports. Cela se traduit par un déficit technique d'aménagement et "culturel". C'est pourtant selon nous un préalable pour promouvoir de nouveaux projets d'aménagements.

→ Les budgets de l'Etat pour la protection de la nature et la gestion des sites naturels sont dérisoires et en diminution. Le budget du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable (MEDD) est réduit année après année depuis 2002.

→ Les acquisitions foncières et les mesures réglementaires pour la protection de la nature sont faibles ; elles ne représentent que 1% de l'aire d'étude de la LGV.

La pré-étude du projet LGV PACA ne prend pas en compte les impacts écologiques

Le dossier de pré-étude semble ignorer les impacts écologiques. Nous n'avons à notre disposition qu'une liste commentée des enjeux. Cette méthode de travail nous étonne alors qu'il est évident que les impacts seront énormes. La triste expérience du TGV Méditerranée aurait dû servir de leçon et les impacts écologiques

analysés dès l'avant projet. La faiblesse du dossier n'est pas de nature à nous donner confiance sur ce sujet.

→ **Impacts directs** : destruction d'habitats lors de la réalisation des travaux, destruction des espèces, défiguration des paysages.

Questions à RFF :

Le projet TGV Méditerranée n'a épargné aucun espace naturel entre Avignon et Marseille.

Accepteriez-vous de réduire la vitesse du TGV, en suivant les courbes du relief, pour préserver des espaces naturels ?

Pourquoi les spécialistes faunistiques et floristiques semblent ne pas avoir été consultés sur le volet écologique ?

Pourquoi la richesse des milieux ouverts n'est pas mise en avant ?

→ **Impacts indirects** : création de nouvelles carrières près des zones de chantiers, modification des habitats par le changement hydrodynamique des bassins versants, perturbations des nappes Karstiques.

→ Exemple : Les besoins en granulats et les projets de carrières ne sont pas indiqués dans l'étude. Pour le TGV med, 2 400 000 tonnes de ballast ont été utilisées pour 250 km de lignes, soit 9600 tonnes/km. Pour la LGV, projet de lignes entre 150 et 240 km à réaliser, il faudrait entre 1 440 000 tonnes et 2 304 000 tonnes de ballast. Cela correspond à une grande carrière : celle du Revest est autorisée à extraire plus de 2 500 000 tonnes/10 ans.

Questions à RFF :

Pourrions-nous savoir le nombre de km de remblai ou de viaduc selon les options ?

Combien de carrières sera-t-il nécessaire de réaliser en fonction des différents projets ?

D'où proviendront les matériaux pour réaliser les ouvrages ?

Pourriez-vous compléter les études karstiques inexistantes dans le dossier présenté ?

Ces résultats seront-ils de nature à changer le tracé ?

→ **Impacts permanents** : le bruit, la fragmentation des habitats, l'entretien des voies avec des herbicides affectant les eaux de surface.

...POUR LES TERRITOIRES DE LA REGION ?



Questions à RFF :

Pourquoi dans la présentation de l'étude sur la fragmentation des habitats ne montrez-vous pas l'incidence de la LGV sur les habitats ? Pourquoi la notion de corridor écologique est-elle absente des études de RFF ?

Où est le "retour d'expérience" du TGV Méditerranée pour la fragmentation des habitats ?

Le TGV Méd est pourtant le principal agent de la fragmentation des habitats dans la Durance (35 km dans le lit) et sur le plateau d'Aix.

Hormis les études, comment allez-vous prendre en compte concrètement cet aspect écologique du problème ?

Les lignes nouvelles constituent des "barrières" pour la circulation des eaux de surface. Comment intégrez-vous l'accroissement des risques de crues et de la circulation des polluants dans les eaux de surface ?

→ Impacts temporaires :

dérangements de la faune par les engins, le stockage de matériel lors des travaux, transport de matériaux entre la carrière et le chantier.

→ **Impacts induits** : création de nouvelles pistes, accélération de l'accroissement démographique.

Questions à RFF :

Le Var accueille 14 000 habitants de plus par an, soit une population de plus de 140 000 habitants avant 2020. Le TGV va-t-il accélérer cet accroissement de la population ?

→ **Impacts cumulés** : le développement d'infrastructures en zones d'activités – ex. Arbois, l'addition des impacts du projet avec ceux portés par d'autres projets en amont et en périphérie de la LGV.

Questions à RFF :

Comment RFF abordera la création de "ville-nouvelle" autour des futurs projets de gare ? Quelles garanties de protection des sites naturels autour des gares ?

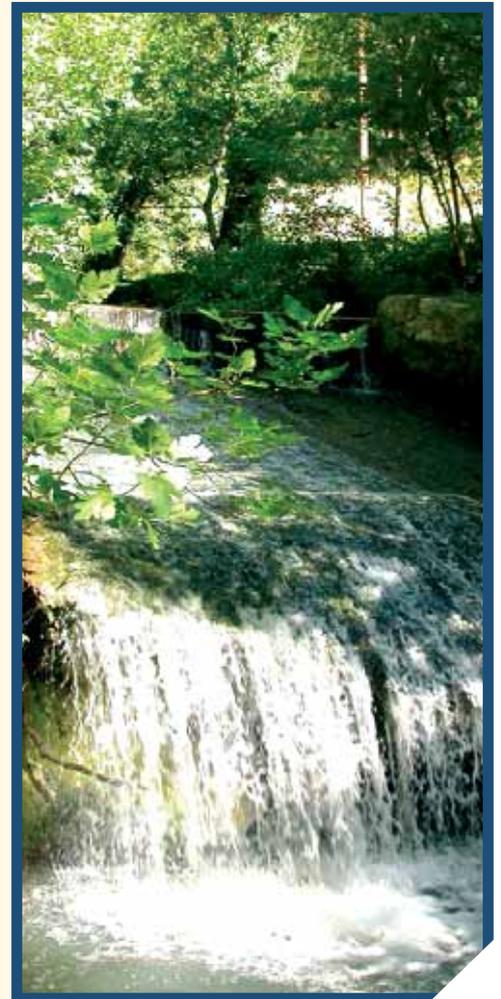
Ce qu'il faudrait ou aurait fallu faire

Le cahier des charges est insuffisant dans la mesure où les exigences essentielles et obligatoires liées au respect de l'environnement ne sont pas clairement définies. De même le montage opérationnel du projet n'est pas décrit et, par conséquent, ne garantit pas une visibilité appropriée d'une bonne réalisation du cahier des charges. Toutes ces lacunes ne laissent pas transparaître une réelle orientation écologique du projet qui aurait pu être soutenable par les ensembles naturels. La faiblesse du dossier concernant les points suivants illustre nos craintes et nous souhaiterions une réflexion à partir des points suivants :

- Engager RFF pour développer un réseau réellement en faveur de l'environnement : les bénéfices réels de la LGV en matière de qualité

de l'air existent sur les parcours les plus utilisés mais ne sont pas au cœur du projet (feroutage, réduction de la vitesse dans les passages sensibles, carrières, etc.).

- Intégrer les impacts écologiques au même niveau que les impacts socio-économiques.
- Anticiper les besoins en liaison avec les transports routiers.
- Garantir la protection des sites naturels.
- Mettre en évidence des articulations fonctionnelles des ensembles écologiques.
- Constituer un tableau de bord comparatif et pluri-annuel,
- Monter un dossier financier suffisant intégrant les enjeux écologiques (réserves foncières, remise en état, protection des sites.)
- Mettre en œuvre des techniques avec des entreprises certifiées,
- Créer une cellule de veille administrative et juridique.



REAMENAGEONS LES AXES EXISTANTS DU TGV



Actuellement le projet ne donne pas toutes les garanties de protection pour les espèces et les espaces naturels.

Une solution alternative par le réaménagement des axes existants serait à étudier concrètement.

Exemple de la richesse écologique de la Basse-Provence : le Pays Sainte-Baume

Le Pays Sainte-Baume reste une zone privilégiée en Basse Provence tant par la qualité de ses habitats que par la diversité de ses espèces. La géologie de ces massifs, la juxtaposition de milieux variés, la qualité des eaux et l'histoire de ce pays ont façonné au cours des temps une nature riche et variée, présentant de nombreuses spécificités aussi bien dans le domaine de la faune que de la flore.

De Saint-Maximin à Signes, de Garéoult à Gémenos, de nom-

breuses espèces rares profitent d'un environnement naturel et humain de qualité. Un grand nombre de ces espèces font partie de l'annexe 1 de la Directive Oiseaux et doivent, par conséquent, faire l'objet de mesures de conservation spéciales concernant leurs habitats, afin d'assurer leur survie et leur reproduction dans leur aire de distribution.

Près de 180 espèces d'oiseaux ont déjà été observées dans le Pays Sainte-Baume et plus d'une centaine s'y reproduit, soit presque autant qu'en Camargue. Certaines espèces ont des effectifs extrêmement réduits et la plus grande vigilance est désormais requise pour préserver ce patrimoine naturel.

L'Aigle de Bonelli, le Circaète Jeanle Blanc, le Faucon pèlerin, le Rollier d'Europe, l'Alouette calandrelle, la Pie-grièche écorcheur, la

Pie grièche à tête rousse, le Cincle plongeur sont des oiseaux rares, nicheurs du Pays Sainte Baume, révélateurs de la quiétude et de la qualité des milieux rencontrés. Le Faucon crécerellette, la Pie-grièche à poitrine rose ou le Bruant mélanocéphale sont des oiseaux migrateurs encore plus rares qui indiquent également la richesse de ces milieux.

Le projet LGV avec ses effets directs et induits ne traversera pas le Pays Saint-Baume (Vallée de l'Huveaune, Massif de la Sainte-Baume, Montagne de la Loube) sans impacter d'une manière ou d'une autre les espèces emblématiques citées précédemment ainsi que les espaces naturels ou agricoles dans lesquels elles se reproduisent ou trouvent leur nourriture.