

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



Société Nationale de Protection
de la Nature

LGV PACA DANS LE VAR : IMPACTS INACCEPTABLES POUR LE MILIEU NATUREL

→ Un TGV dans la plaine des Maures

Constat accablant : les 20 tracés proposés pour la LGV PACA empruntent tous le sillon permien et traversent donc tous la plaine des Maures soit dans leur parcours principal (scénarios à un et deux axes) soit dans la bifurcation qui permet de desservir Toulon (scénarios à trois axes). A-t-on bien mesuré l'importance de l'enjeu en terme de protection de la nature? Des habitats prioritaires, 24 espèces végétales protégées au niveau national, une faune remarquable, un habitat important pour la tortue

d'Hermann. Outre ses milieux naturels (plaine des Maures, bois de Palayson...), la dépression permienne accueille une viticulture remarquable qui a bien du mal à résister à l'urbanisation. Construire une voie de communication de plus dans le sillon permien ne peut pas se résumer à la question d'une "bonne insertion" car elle affectera ces espaces de façon directe (impacts) ou indirects (accélération du développement). Il faudrait donc considérer très en amont les impacts de la LGV et s'interroger sur la vocation agricole et naturelle du sillon permien.

CONTACT

Correspondant local :
Thomas HERMANS

112 rue Jean-Henri Fabre
83000 Toulon
Tel : 04 94 41 11 75
snpn@wanadoo.fr www.snpn.com

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

L'ÉVALUATION DES INCIDENCES

→ La question des impacts déléguée au maître d'ouvrage

Il est choquant de constater avec quelle promptitude les enjeux environnementaux sont renvoyés à la compétence du maître d'ouvrage par nos décideurs. Un exemple varois parmi d'autres : *"Cependant le projet suscite aussi des enjeux environnementaux forts [...] Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires, à ce titre maître d'ouvrage du projet, doit en tenir compte."* (Conseil Général du Var - Var magazine).

Les enjeux liés aux espaces naturels remarquables (62% de l'aire d'étude de la LGV) ou agricoles devraient être considérés en amont des décisions politiques et techniques, dans le cadre d'un projet de territoire clairement énoncé.

→ Le maître d'ouvrage ne fournit pas d'information sur l'évaluation préalable des incidences

L'étude "Etat initial" réalisée par Scétauroute pour RFF est une synthèse cartographique et hiérarchisée des enjeux, qui sont, par définition, indépendants de la nature des projets. Sur toute la dépression permienne, ces enjeux apparaissent sur l'échelle proposée comme "forts à très forts" pour le milieu naturel ou agricole. Mais aucune évaluation des impacts n'est donnée. D'autre part, l'exposé "Retour d'expérience du TGV Méditerranée" proposé à Mouans-Sartoux le 07/04/2005 consistait en une description succincte de quelques mesures prises sur cette ligne (acquisition d'espaces, détour du tracé pour l'aigle de Bonelli, passages sous la voie pour la faune) sans information sur leurs effets. Ce n'était donc pas un retour d'expérience. Pourquoi le maître d'ouvrage ne fournit-il pas une synthèse des travaux de l'Observatoire de l'Environnement de la LGV Méditerranée qui a travaillé de 1999 à 2004 sur plusieurs thèmes (avifaune, micromammifères, amphibiens, insectes, castor, aigle de Bonelli...)? On ne dispose au final d'aucun élément d'évaluation des impacts et du savoir faire de RFF.

→ La faisabilité environnementale de la LGV dans la plaine des Maures n'est aucunement démontrée

Le maître d'ouvrage a exposé sa méthode de prise en compte des enjeux

visant à réduire les impacts (concertation, études, définitions des couloirs etc...). Il est confiant sur sa capacité à trouver une solution au cas par cas : *"Il est bien évident qu'il y aura une étude spécifique [sur les tortues d'Hermann]. On pourrait concilier à la fois cet aménagement et cette espèce qui est très importante"*. (B. Gyssels, RFF, Verbatim réunion Mouans-Sartoux 07/04/2005). Mais interpellé à plusieurs reprises sur la multiplicité des contraintes dans la plaine des Maures, il a finalement admis ne pas détenir la solution : *"Pour revenir à ce niveau-là du couloir, il est évident qu'on a mis en évidence tous les enjeux. Il y a beaucoup d'enjeux très forts. Je crois qu'il faudra effectivement que l'on trouve une solution. Aujourd'hui, cette solution, on ne l'a pas. Il faut la trouver."* Nous avons la conviction que cette solution n'existe pas car l'impact d'une LGV dans la plaine des Maures serait énorme : emprise directe de plus de 80 ha (7 ha/km sur 12 km), fragmentation des habitats prioritaires, perturbation du réseau hydrographique superficiel, essentiel au fonctionnement des écosystèmes, impact majeur pour le paysage...

→ Fragmentation des milieux dans la plaine des Maures : l'exemple de l'autoroute A57

L'A57, construite en 1990, a traversé un secteur à forte densité de tortues d'Hermann. Deux "tortues-ducs" ont été construits mais, en pratique, ils ne sont pas utilisés (G. Guyot, "Biologie et conservation chez la tortue d'Hermann française" - Thèse Université Paris 6 - 1996). Même si on peut espérer une amélioration, ces dispositifs sont des pis-allers qui ne sont pas satisfaisants. En outre, l'autoroute a structuré l'espace : les périmètres Natura 2000 et de la réserve ne l'ont pas franchie et le secteur isolé ne bénéficie que d'un arrêté de biotope, sans moyens de gestion propres donc moins efficace. Il ressort donc que les espaces isolés par l'autoroute sont fragilisés, du point de vue biologique, par la fragmentation et, du point de vue de l'aménagement du territoire, par la pression d'aménagement en périphérie des villages.

→ Les projets abandonnés dans la plaine des Maures (centre Michelin, golf de Bouis) comparés à la LGV

Dans les années 90, ces projets avaient tenté de s'adapter aux enjeux

d'environnement et de trouver des aménagements compatibles avec le fonctionnement des écosystèmes. Ils s'étaient heurtés à la multiplicité des contraintes réglementaires et à la nécessité grandissante de préserver les habitats dans leur globalité. Finalement, Michelin a accepté un site de substitution (qu'il n'a jamais utilisé!) et les services de l'Etat n'ont pas autorisé l'extension du golf de Bouis. Dans les deux cas, les tribunaux ont confirmé les impératifs de protection. Or la problématique de la LGV est tout à fait similaire. Pourquoi des garanties jugées insuffisantes du point de vue technique du fonctionnement des écosystèmes pour les projets abandonnés seraient-elles acceptables (toujours techniquement) pour la LGV ? La situation s'étant dégradée avec l'incendie de 2003 qui a touché Vidauban et le mitage aux marges de la plaine, la nécessité de protection est plutôt plus forte aujourd'hui. Différence notable cependant : la notion d'utilité publique.

→ Natura 2000, l'évaluation des incidences et l'utilité publique.

L'article 6-3 de la directive "Habitats" prévoit un mécanisme d'évaluation des projets pouvant affecter un site Natura 2000. L'article 6-4 stipule : *"Si en dépit de conclusions négatives de l'évaluation des incidences sur le site et en l'absence de solution alternatives, un plan ou projet doit néanmoins être réalisé pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, l'Etat membre prend toute mesure compensatoire nécessaire pour assurer que la cohérence globale de Natura 2000 est protégée. L'Etat membre informe la commission des mesures compensatoires adoptées. Lorsque le site concerné est un site abritant un type d'habitat naturel et/ou une espèce prioritaires, seules peuvent être invoquées des considérations liées à la santé de l'homme et à la sécurité publique ou à des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ou, après avis de la Commission, à d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur."*

Cette obligation est transposée en droit français dans les articles L414-4 à L414-7 et R214-25 et R214-34 à 214-39. Le document d'évaluation des incidences doit comporter une première partie (prédiagnostic) avec une présentation du projet et une analyse de ses effets notables, temporaires ou permanents ;

LGV : UN OUTIL POUR QUEL PROJET ?

une deuxième partie (diagnostic) avec une présentation des mesures pour supprimer ou réduire les effets dommageables; enfin une troisième partie qui doit, s'il subsiste des effets notables sur l'état de conservation des habitats et des espèces comporter (voir circulaire du 05/10/2004 sur l'évaluation des incidences Natura 2000) :

- "les raisons pour lesquelles il n'existe pas d'autre solution satisfaisante : analyse des différentes solutions envisagées, et de leur incidence sur le site Natura 2000; justification du choix de l'implantation par rapport aux autres variantes possibles.
- les raisons impératives d'intérêt public justifiant la réalisation du programme ou du projet;
- les mesures compensatoires prévues pour maintenir la cohérence du réseau Natura 2000 ainsi que l'estimation des dépenses."

→ Intérêt général du projet LGV PACA

Quels que soient les critères de protection retenus (à l'échelle nationale : plusieurs dizaines d'espèces protégées, à l'échelle européenne : 3 habitats et de nombreuses espèces prioritaires) ; quelles que soient les mesures de précaution et de bonne insertion de la ligne que l'on peut envisager, la LGV aura un impact très fort, direct (80 ha) ou indirect dans le sillon permien et la plaine des Maures. Avec un tel niveau d'impact, l'argument d'utilité publique de la LGV ne va plus de soi et doit être explicité et motivé relativement aux solutions ou scénarios alternatifs. Voici quelques éléments qui ont retenu notre attention :

- Conséquences d'un consensus : Le projet de tronçon Aix-Fréjus prévu en 1990 avait échoué faute d'un accord des départements concernés sur le choix du tracé. Le projet de LGV PACA proposé est le fruit d'un consensus: desservir Toulon tout en gardant un bon temps de parcours Nice/Paris. Ces deux contraintes sont porteuses des pires perspectives pour l'environnement car le détour par Toulon traverse des zones très sensibles et la grande vitesse induit des contraintes fortes (rayons de courbure, dénivelé, taille des tunnel).
- La grande vitesse pour Nice : Au-delà de l'effet d'image, la grande vitesse

vaut surtout pour la liaison ferroviaire des Alpes Maritimes. La capacité de la LGV à fournir une alternative au transport aérien est plutôt faible : report prévu par la DGAC de 1,2 millions de passagers à comparer aux 9 de millions de passagers actuels et aux 16 millions de passagers prévus en 2020. Mais la priorité pour l'agglomération Niçoise n'est-elle pas dans les transports de proximité (saturation des routes) ?

- Capacité et voies existantes : les liaisons inter-cités peuvent se satisfaire d'une vitesse inférieure à celle de la LGV. A ce titre le rôle que pourraient jouer les voies existantes avec une vitesse optimisée doit être approfondi.
- Toulon n'est pas enclavé : Toulon a largement profité du TGV Méditerranée sur le temps de parcours Toulon/Paris (3h50). Les gains à attendre ne sont pas décisifs (20 à 45 mn) et la mise en place de l'intermodalité et d'un bon réseau de transport semblent prépondérants. En outre, l'aéroport de Toulon/ Hyères n'est pas saturé.
- Le Var n'a rien à envier à ses voisins : Le Var connaît l'un des taux annuels d'accroissement de population les plus forts de France (1,08% entre 1990 et 1999). Les nouveaux arrivants ne sont qu'à 26% originaires de la région PACA. L'agglomération Toulonnaise comprenait 18 communes en 1990, 26 en 1999. Trois agglomérations urbaines (au sens de l'INSEE) ont fait leur apparition à l'est du département entre 1990 et 1999. A l'ouest, l'agglomération Marseillaise a fait son entrée dans le Var sur la commune de Saint Zacharie. Si le taux de chômage est élevé (12,7% à Toulon), il l'est aussi à Marseille (14,4%) et Nice (10,2%).

• Le rôle de la LGV pour le tourisme est à double tranchant : Le Var est le premier département de France pour le tourisme. Le rôle que peut jouer la LGV pour lisser la fréquentation sur l'année ne semble pas décisif dans l'aire Toulonnaise peu enclavée. Par contre la LGV peut participer au développement de l'urbanisation mal maîtrisée qui domine aujourd'hui. Les efforts pour améliorer l'accessibilité sont indissociables d'un projet de territoire.

- Quel projet de territoire : Le Centre Var ne cesse de s'urbaniser de façon

plus ou moins diffuse, souvent au détriment du vignoble tandis que dans le massif des Maures, aucun projet de Parc Naturel Régional n'a encore démarré (si ce n'est la charte forestière qui en est peut-être un embryon?). En dehors des grandes agglomérations, le Var a-t-il vraiment un projet de territoire au delà du simple fait de profiter de sa rente de situation (climat, mer, nature)?

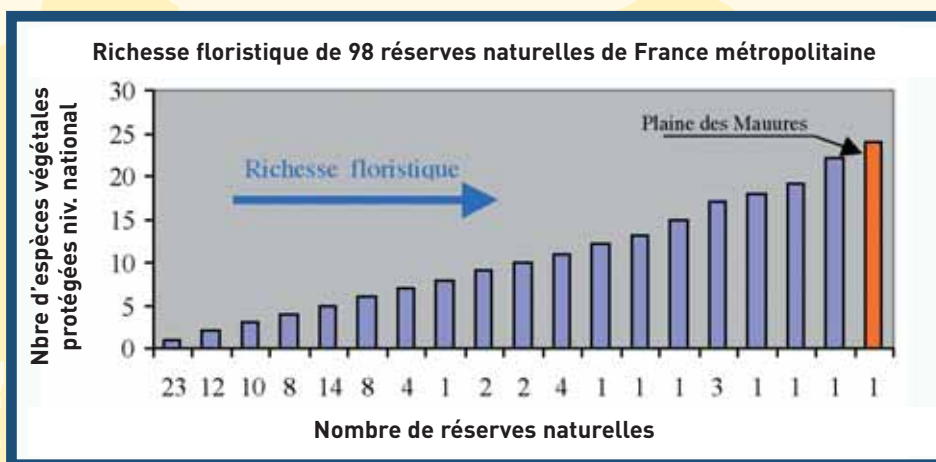
CONCLUSION

Les effets directs et indirects du passage de la LGV PACA dans le sillon permien en général et dans la plaine des Maures en particulier sont majeurs. La démarche adoptée pêche en plusieurs points : prise en compte différée des incidences, sous-estimation des impacts, absence de retours d'expérience, manque de projet de territoire, manque d'alternatives. Face à ces difficultés, le projet ne peut se prévaloir d'une notion d'utilité publique bien établie en particulier dans la desserte de Toulon. La Société Nationale de Protection de la Nature se déclare donc opposée au projet proposé.

LA PLAINE DES MAURES EN BREF

→ Richesse patrimoniale

La plaine des Maures, Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de type I, fait l'objet d'un Projet d'Intérêt Général sur un espace de 18000 ha sur lequel sont prévus une ZPS de 4537 ha, un site Natura 2000 de 6226 ha, une réserve naturelle de 4041 ha, des arrêtés de biotope et un classement au titre des sites (inscrits et classés). Le projet de réserve, présenté en 2000 au Conseil National de Protection de la Nature, se caractérise par une surface importante et un nombre record d'espèces végétales protégées au niveau national illustré par le graphique ci-dessous (source : Fiches Réserve Naturelles de France). Note : 56 réserves non prises en compte car chiffre non disponible ou nul. (réserves géologiques, grottes etc...).



→ Habitats et espèces remarquables et protégés

Habitats (annexe I directive "Habitats") : ruisseaux et mares temporaires* (code 22.34), dalles rocheuses de grès permien (62.42), pelouses à hélianèmes* (16.227), pelouses sèches méditerranéennes* (34.51), pinèdes de Pins pignon (42.83), ripisylve (44.17), peuplements denses de chêne-liège (45.2). En tout, 3 habitats prioritaires (*).

Flore : Nombreuses orchidées, flore des ruisseaux et mares temporaires, flore des pelouses sèches. Protection : 24 esp. au niveau national, 31 au niveau régional, 10 répertoriées dans le livre rouge national, 2 esp. annexes II/IV directive "Habitats", 1 esp. endémique, 1 esp. prioritaire (Isoète de Durieu).

Insectes : Plusieurs espèces endémiques, nombreuses espèces rares associées au chêne-liège, à la cistaie et aux milieux aquatiques. Protection : 10 esp. annexe II directive "Habitats", 2 esp. vulnérables livre rouge national, 6 esp. prioritaires.

Poissons : 2 esp. prioritaires.

Oiseaux : Nombreuses espèces remarquables dans différents milieux : Rollier, Guêpier, 4 Pies-grièches, Circaète, Hirondelle rousseline, Bruant ortolan, Rousserole turdoïde, Blongios nain, Coucou-geai... Protection : 93 esp. à l'annexe II de la Convention de Berne et 23 esp. à l'annexe I de la directive "Oiseaux", 4 esp. vulnérables livre rouge national.

Amphibiens et reptiles : Tortues d'Hermann et cistude, Lézard ocellé, pélobate cultripède. Protection : 9 esp. annexes II et/ou IV directive "Habitats", 5 esp. vulnérables livre rouge national, 2 esp. prioritaires.

Mammifères : Muscardin et 10 esp. de chauve-souris. Protection : 11 esp. à l'annexe II et/ou IV de la directive "Habitats", 4 esp. vulnérables livre rouge national, 3 esp. prioritaires.