

Débat public Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Synthèse de la réunion thématique « impacts sur l'agriculture et l'environnement » d'Evreux, le 12 janvier 2012

La réunion est animée par Marie-Françoise CORNIETI, membre de la CPDP, en présence d'Olivier GUERIN, Président, et des autres membres de la Commission Pierre-Gérard MERLETTE et Jean-Philippe BLOCH.

Marie-Françoise CORNIETI présente le débat public, son cadre juridique et ses principes, puis évoque quelques chiffres de participation.

Exposé : Méthodologie de définition des options de passage ; effets potentiels sur l'agriculture et l'environnement, et leur prise en charge.

Corinne ROECKLIN, RFF, explique la méthodologie mise en œuvre par le maître d'ouvrage pour définir les options de passage et prendre en compte les enjeux environnementaux.

Un diagnostic environnemental a d'abord été entrepris. Ce diagnostic consiste en un état des lieux portant sur l'aire d'études du projet et fondé sur les données existantes uniquement. Ces données concernent le milieu physique (eau et relief), le milieu humain (zones bâties, patrimoine, paysage, activités) et les milieux naturels (zones de protection). Ce recueil de données s'est complété d'une concertation avec les acteurs de l'environnement de l'aire concernée par le projet, certains d'entre eux ayant apporté des contributions écrites. Le projet LNPN présente enfin la particularité d'avoir vu se réaliser une étude paysagère à un stade très précoce.

Une fois ces données recueillies, elles sont hiérarchisées, selon des critères élaborés conjointement avec les services de l'Etat. Des niveaux de sensibilité sont attribués aux différents enjeux recensés et traduits ensuite dans une carte mettant en évidence les zones les plus sensibles de l'aire d'étude.

Combinée avec une approche plus qualitative des pratiques environnementales, cette méthodologie aboutit à la définition des options de passage et à l'évaluation de leurs impacts.

RFF a de même évalué les enjeux agricoles sur la zone concernée par le projet LNPN. Compte tenu de l'ampleur de l'aire d'étude, cette approche s'est limitée au recensement des zones d'appellation d'origine et des activités dominantes, les études à l'échelle parcellaire devant être réalisées ultérieurement.

L'activité agricole représente 67 % de l'aire d'étude. Les scénarios ne se différencient quasiment pas en au niveau des surfaces agricoles concernées.

Une fois les options de passage définies, le risque d'impact environnemental est évalué. Cette évaluation tient compte du niveau des enjeux et des possibilités de les éviter. Les possibilités

de recours à des mesures de suppression, de réduction ou de compensation de l'enjeu contribuent également à qualifier son niveau de sensibilité.

Appliquée à la LNPN, cette méthode met en évidence un risque d'impact élevé pour la partie francilienne du projet, compte tenu de la densité urbaine de la région et de la présence d'un grand nombre d'activités. Dans la partie normande, le scénario C présente des risques plus élevés que les scénarios A, B et AB.

Dans les phases ultérieures, si le projet se poursuit après le débat, des études plus précises seront mises en œuvre une fois le scénario retenu. Celles-ci permettront une connaissance fine du territoire, à l'échelle parcellaire en ce qui concerne l'agriculture. Corinne ROECKLIN assure que ces études seront menées en partenariat avec les acteurs locaux.

Corinne ROECKLIN revient ensuite sur les différents impacts engendrés par une infrastructure, en précisant que certains de ces impacts peuvent être positifs (économie de gaz à effets de serre par exemple). Un premier bilan carbone a ainsi établi, très succinctement à ce stade du projet : celui-ci prévoit un volume d'émissions de 2,5 millions de tonnes équivalent carbone, pour une économie de 60 000 tonnes par an.

D'autres effets sont plus négatifs. Le premier d'entre eux est la consommation foncière nécessitée par une telle infrastructure. Les continuités écologiques peuvent également être rompues et devoir être restaurées. Enfin, une ligne ferroviaire peut engendrer des impacts paysagers. Outre ces effets directs, d'autres impacts peuvent être indirectement suscités par le projet : impacts sur l'outil économique agricole ou industriel, nuisances sonores et vibratoires générées par les trains, risque de perturbation des milieux naturels (aquatiques notamment), risque de mortalité accrue de la faune, risque de propagation des espèces invasives. D'autres effets sont induits, non par l'infrastructure elle-même mais par des actions extérieures que sa réalisation entraîne (impacts environnementaux du remembrement agricole, du développement urbain autour des gares nouvelles,...). Enfin, une infrastructure génère des effets temporaires liés au chantier.

De tels impacts doivent être évités, à défaut réduits, ou au minimum compensés. L'évitement des impacts se traduit par des adaptations du tracé ou du profil de la ligne. Lorsque ce n'est pas possible, les impacts peuvent être réduits (restauration des continuités écologiques et des circulations humaines, maintien des conditions de fonctionnement des milieux écologiques ou humains).

Enfin, la compensation écologique est employée en dernier recours lorsque les impacts ne peuvent être ni évités ni suffisamment réduits. Cette compensation consiste en la recréation de milieux équivalents aux milieux détruits. Elle s'exerce en cas de dommages causés soit aux espèces protégées, soit aux zones humides. La compensation nécessite d'acquérir la maîtrise foncière d'un terrain disposant des mêmes caractéristiques écologiques que le milieu à reconstituer. Cette maîtrise foncière est acquise à l'amiable, l'expropriation n'étant pas permise dans ce cas : à défaut d'accord du propriétaire, aucune compensation ne peut être mise en place. Dans la plupart des cas, la compensation répond à un cahier des charges

portant sur plusieurs années, faisant l'objet d'un partenariat entre le maître d'ouvrage et le propriétaire (le plus souvent un exploitant agricole).

Voilà ce que je peux vous dire dans un premier temps.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Je demande à Monsieur Michel CHENOUARD, Directeur Adjoint des Routes et des Transports du Conseil Général de l'Eure, de bien vouloir présenter la méthodologie qui a été mise en œuvre en ce qui concerne les acquisitions foncières pour réaliser l'A28.

Première table ronde : Les impacts du projet sur l'agriculture

Présentation de la méthodologie des acquisitions foncières liées au projet A28

Michel CHENOUARD, Directeur adjoint des routes et des transports du Conseil général de l'Eure, rappelle l'historique de la construction de l'A28. L'emprise de ce projet (1300 ha) est comparable avec l'emprise de la LNPN (1500 ha). Il a touché 2000 parcelles et conduit au remembrement de 26 000 ha agricoles (un remembrement effectué sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil général concernant l'Eure).

Michel CHENOUARD insiste sur l'importance de la concertation préalable au projet, et du partenariat des différents acteurs. Il présente ensuite quelques illustrations soulignant l'intégration paysagère du projet.

Pascal BÉNARD, Directeur de la SAFER de Haute-Normandie, revient sur la méthodologie utilisée afin de limiter les impacts de l'A28 sur le monde agricole. La réussite de cette méthode a tenu avant tout à la constitution très précoce de réserves foncières (d'une surface totale supérieure à la surface de l'emprise) proches du tracé de l'infrastructure, afin que les exploitations agricoles touchées ne voient pas leur situation se dégrader après le remembrement. Ces réserves ont été financées par le concessionnaire pressenti pour exploiter l'infrastructure, au travers d'une convention avec la SAFER. Une nouvelle convention a été conclue après le choix d'un autre concessionnaire.

La SAFER a également été missionnée par le maître d'ouvrage pour acquérir d'autres terrains à fins de reboisement. Pascal BENARD insiste sur l'influence du coefficient de reboisement choisi sur les surfaces prélevées au monde agricole.

Un comité de suivi partenarial (DDAF, géomètre chargé du remembrement, Chambre d'agriculture, syndicats agricoles, concessionnaire, SAFER) a par ailleurs été constitué pour étudier plus précisément les cas les plus problématiques.

Pour autant, Pascal BENARD retient quelques motifs d'insatisfaction. En premier lieu, le remembrement a été réalisé en même temps que la construction de l'ouvrage, ce qui aurait pu s'avérer problématique si la SAFER n'avait pas disposé des réserves foncières suffisantes. En second lieu, les travaux connexes au remembrement n'ont été réalisés que lentement, voire pas du tout dans certains cas (chemins, aménagements hydrauliques...)

De plus, la perspective du projet a contribué à geler le marché foncier pendant vingt ans, empêchant les agriculteurs de développer leur activité. En outre, Pascal BENARD déplore le manque de réflexion collective des collectivités territoriales. Celles-ci ont constitué des réserves foncières sans projets précis, ce qui a amplifié les perturbations foncières.

Pour autant, l'intervenant considère que le bilan de la restructuration des entreprises agricoles reste satisfaisant, comme en témoigne une consommation foncière moindre que dans le cas d'autres projets. Pascal Bénard conclut en rappelant que la SAFER de Haute-Normandie ne constituera des réserves foncières que si la réalisation de l'ouvrage est certaine et validée par les acteurs du territoire.

Les pratiques de RFF en matière d'aménagement foncier, d'indemnisation et d'acquisition.

Patrick LINSALE, Responsable de l'Action foncière à RFF, présente les pratiques développées par son entreprise au cours des différents projets ferroviaires qu'elle a conduits. RFF se conforme en premier lieu aux exigences réglementaires, notamment celles mentionnées au Code rural (financement par le maître d'ouvrage des opérations d'aménagements fonciers et de travaux connexes voire, si l'agriculteur le souhaite, de relocalisations ou de reconversions d'activité). Le maître d'ouvrage est par ailleurs tenu de consulter les organismes agricoles préalablement à l'enquête d'utilité publique.

Les projets ferroviaires sont également concernés par le Code forestier (exigences applicables au défrichement des sols) et par le Code de l'expropriation (même si 95 % des emprises sont acquises à l'amiable). Celui-ci donne certaines garanties aux propriétaires, notamment celle de retrouver une situation patrimoniale et économique identique. Les ayants-droits sont également protégés par le Code de l'expropriation.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage est tenu d'étudier, conjointement avec les organismes socio-économiques, les conditions de la poursuite normale de leur activité au cas où celle-ci subirait les impacts du projet.

Patrick LINSALE déclare que RFF met en place des outils allant au-delà des exigences légales. Il annonce ainsi l'association à la suite des études de multiples acteurs, agricoles notamment, si le projet se poursuit. Le cas échéant, les études menées par les acteurs eux-mêmes seront prises en compte. La Chambre d'agriculture est d'ores et déjà considérée comme un partenaire privilégié.

Les partenariats entrepris avec la profession agricole permettront, selon Patrick LINSALE, de limiter les impacts sur l'agriculture et d'y remédier. Il propose aux acteurs agricoles d'établir avec RFF une convention de partenariat définissant leurs relations au cours des études, en période d'acquisition des terrains et en phase de travaux. Un tel partenariat concernerait également les réserves foncières. Il précise que ces relations dépendent également d'un cadre national en cours d'élaboration avec la Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles et l'Association permanente des chambres d'agriculture.

Patrick LINSALE estime qu'une politique réfléchie de réserves foncières ne peut être que souhaitable. Elle doit tenir compte des financements disponibles et être déclenchée au moment opportun compte tenu de la pression foncière et des disponibilités. Divers montages techniques et financiers sont possibles.

Pour autant, Patrick LINSALE n'exclut pas la possibilité de préjudices résiduels, également à traiter dans le cadre de la convention de partenariat évoquée précédemment.

Réaction des représentants des chambres d'agriculture

Daniel GÉNISSEL, Président de la Chambre régionale d'agriculture de Normandie, juge le projet LNPN complémentaire du projet Axe-Seine. Il fait état des préoccupations du monde agricole normand, concerné au plus haut point par les bénéfices comme par les impacts du projet.

Il exprime un certain nombre d'intérêts d'ordre économique liés à la LNPN (approvisionnement et valorisation des produits). Cependant, comme toute infrastructure, le projet perturberait l'activité agricole notamment à cause de son emprise foncière. Il souhaite donc que les choix opérés soient les moins consommateurs de terres possible.

L'autre inquiétude du monde agricole, rapporte Daniel GENISSEL, réside dans les mesures de compensation écologiques, qui s'exercent principalement au détriment des terres agricoles. Pour lui, l'agriculture ne peut plus accepter de sacrifier des terres à de telles compensations, compte tenu des enjeux alimentaires mondiaux.

Christophe HILLAIRET, Président de la Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Île-de-France, explique l'opposition de son organisation au projet LNPN, dont il s'interroge sur la nécessité.

Il rappelle que de nombreux projets d'infrastructures sont à l'œuvre en Ile-de-France, à rebours des discours prônant l'économie de l'espace agricole (LNPN, POCL, Roissy-Picardie, plateau de Saclay, Grand Paris, barreau de Gonesse, A104...). Il regrette que l'agriculture soit considérée comme une variable d'ajustement permettant d'éviter les coûts de passages en souterrain.

Il estime que la LNPN ne présente aucun intérêt pour l'agriculture, dans la mesure où le trafic des denrées alimentaires s'effectue déjà correctement par le fleuve. Quant au transport de voyageurs, son accroissement fait craindre un développement induit de l'urbanisation dans les zones rurales. Enfin, il estime qu'un territoire agricole fragmenté par un trop grand nombre d'infrastructures linéaires ne peut plus fonctionner correctement. A ce titre, il s'oppose à toute atteinte au territoire du Mantois, et donc à tout projet qui n'utiliserait pas les emprises existantes. Pour lui, l'argument du coût ne doit pas être opposé aux aménagements réclamés par l'agriculture, puisqu'il n'est pas avancé lorsqu'il s'agit d'éviter des zones urbanisées.

Débat avec la salle

Jean-Charles JUILLARD déclare que le calcul des emprises concernées par la LNPN doit inclure les surfaces touchées par l'urbanisation induite. Il s'inquiète notamment de l'impact de la gare de Montaure sur la forêt de Bord.

Jean-Damien PONCET, Chef de la mission LNPN à RFF, précise que la gare évoquée représente l'une des rares gares nouvelles du projet. Son emplacement n'est pas arrêté, d'autant que cette gare s'inscrit dans le scénario AB produit au cours du débat, et donc moins

avancé. Ce scénario, juge-t-il, s'inspire du scénario B dont il réduit les impacts environnementaux, moins de vallées étant traversées

A propos de la Forêt de Bord, il tient à relativiser l'effet de coupure causé par la ligne ferroviaire, moins important dans le cas du scénario AB que dans les scénarios A et B. De même, ces trois scénarios proposant une gare nouvelle, l'AB ne se révèle pas différent des autres concernant l'urbanisation induite.

David MESAS, agriculteur à Bernay, soutient la position de la Chambre interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France. Dans l'Eure non plus, une nouvelle ligne ne lui paraît pas souhaitable dans la mesure où le territoire subit déjà la présence d'un grand nombre d'infrastructures.

Il s'étonne de ne pas entendre parler de la possibilité de rénovation de la ligne entre Evreux et Bernay.

Jérôme BOURLET, Conseiller régional EELV, demande comment les mesures compensations écologiques pourront continuer à être mises en place, particulièrement concernant les zones humides dont les possibilités de récréation lui paraissent limitées.

Jean-Damien PONCET revient sur les possibilités de jumeler la ligne avec des infrastructures existantes, ou de réaliser des tunnels. Ces choix résultent d'équilibres à trouver notamment entre le coût de la mesure et le coût et les impacts d'un tracé aérien (au regard de la valeur du foncier). Quant à la modernisation de la ligne existante, Jean-Damien PONCET rappelle les travaux de 1995-1996, qui ont porté celle-ci au maximum de ces performances, des gains de vitesse supplémentaires n'étant plus possibles.

Le jumelage d'une ligne nouvelle avec une ligne existante ou un ouvrage autoroutier lui semble irréaliste, dans la mesure d'une part où elles sont configurées pour des vitesses différentes et ne peuvent donc avoir des tracés rigoureusement parallèles, d'autre part où la ligne historique traverse des zones à forts enjeux environnementaux qu'une ligne nouvelle doit désormais éviter.

Pour autant, le jumelage lui paraît possible dans certains secteurs, comme en témoigne le scénario francilien longeant la ligne passant par les Mureaux.

Le Centre régional de la propriété forestière de Normandie s'enquiert des modalités de la concertation qui sera organisée avec les acteurs de la filière forestière privée. Corinne ROECKLIN indique que l'enjeu forestier a été pris en compte au même titre que les autres enjeux environnementaux. La concertation sur ce sujet débiterait dès la poursuite des études relatives au projet et sous la maîtrise d'ouvrage de RFF.

François FIHUE, Président de la Chambre d'agriculture de la Seine-Maritime, assimile la compensation environnementale à une « double-peine foncière » et demande si certains scénarios permettent d'éviter le recours à une telle mesure. Si c'est le cas, il demande que cette compensation ne s'exerce pas au détriment des terres agricoles, d'autant que les enjeux environnementaux justifiant la compensation lui semblent parfois mineurs.

Corinne ROECKLIN rappelle que l'évitement des enjeux est le principe, la compensation l'exception. La compensation ne porte que sur les zones humides et les zones à espèces protégées. Il lui paraît peu probable que le projet parvienne à éviter l'ensemble des enjeux, le but étant plutôt de réduire au minimum le besoin de compensation.

Thierry JEAN, Agriculteur sur le plateau du Mantois, déplore que son territoire soit touché à la fois par la ligne nouvelle et par les travaux sur la ligne de la vallée de la Seine. Jean-Damien PONCET précise que l'élargissement prévu entre Aubergenville et Mantes vise à séparer les circulations normandes des RER E et ne concerne que marginalement les terres agricoles (la rive de Seine est davantage concernée). Le contournement de Mantes répond quant à lui à un objectif de capacité et de gain de temps, en doublant effectivement l'itinéraire actuel. La ligne actuelle sera également exploitée pour le fret, qui bénéficiera également de l'itinéraire alternatif Serqueux-Gisors.

Un intervenant : souhaite disposer d'une estimation du coût et du gain de temps permettant d'établir le coût de la minute gagnée grâce à la LNPN. Jean-Damien PONCET rappelle que l'expertise complémentaire présentée le 23 janvier permettra d'établir des comparaisons entre une solution basée sur une ligne nouvelle et l'aménagement de l'existant. Il précise que la LNPN n'a pas pour seul objectif un gain de temps (à analyser par ailleurs en termes de développement économique), mais également un gain de capacité, donc de régularité.

Jean-Damien PONCET considère que le débat public révèle l'accord des participants sur la moitié du projet (en termes d'investissement), c'est-à-dire sur le doublement de la ligne dans le Mantois et les aménagements de la gare de Rouen. Un phasage visant à construire ces sections dans un premier temps poserait des problèmes sur la capacité de la ligne, concernant le fret. Il précise que seules quelques sections sont uniquement dédiées à la vitesse, à l'image de Bernay-Lisieux dans le scénario A.

Arnold PUECH D'ALISSAC, FRSEA Haute-Normandie, revient sur la compensation environnementale, dont les résultats ne sont satisfaisants ni pour l'environnement ni pour l'agriculture. Il en veut pour preuve la création de port 2000, qui a abouti à la sanctuarisation de 1 400 hectares sur l'estuaire de la Seine pour des résultats selon lui négatifs.

Jean-Damien PONCET considère le cas cité par l'intervenant précédent comme un contre-exemple, tout en précisant que les surfaces faisant l'objet de compensations dans le cadre du projet LNPN ne seraient pas si importantes. Il constate que les intérêts des différentes parties prenantes s'avèrent difficiles à concilier, ce qui justifie d'autant l'évitement des enjeux environnementaux.

Michèle BARRIÈRE, Hondouville, souhaite des précisions sur une information se faisant jour dans la région : la construction d'un viaduc dans la vallée entre Amfreville-sur-Iton et Brosville, qui selon lui correspond au scénario AB.

Pour Jean-Damien PONCET, le projet se trouve à un stade très avancé : les scénarios de passage n'étant même pas encore connus, il est a fortiori impossible de connaître les caractéristiques éventuelles des ouvrages, à commencer par leur emplacement exact. Les options de passage s'affineront au cours des études préalables à l'enquête publique, jusqu'à la définition d'un tracé précis.

Jean-Pierre GIROD, Président du Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande, rappelle que la biodiversité est le support de nombreuses activités, dont l'agriculture, ce qui justifie sa préservation (y compris la biodiversité présente dans les sols). De ce point de vue, le scénario C lui semble dévastateur, touchant plusieurs zones humides et zones remarquables, et fragmentant des zones agricoles encore intactes. Son coût serait sans doute plus élevé en mesures compensatoires. Le PNR, enfin, verrait son projet de territoire remis en question si une telle infrastructure le traversait.

Concernant les autres scénarios, il souhaite que le choix qui sera opéré soit le plus économe d'espace agricole et naturel, et minimise ses emprises. Il s'étonne de n'avoir pas entendu évoquer la LNPN à l'occasion des Assises du ferroviaire.

Michel COLETTA, Vice-président de la Maison de l'Estuaire, considère que les intérêts environnementaux et ceux du monde agricole convergent, surtout lorsqu'il s'agit de défendre ces enjeux face à des projets de développement potentiellement destructeurs.

Philippe COURTY, Le Mesnil-Jourdain, demande si des indemnités seront prévues pour les particuliers dont la résidence se trouvera au voisinage de la ligne. Patrick LINSALE évoque des méthodes passées, qui consistaient en l'acquisition systématique des propriétés situées à une certaine distance de la ligne (LGV Méditerranée). Désormais, les choix sont plus nuancés : l'acquisition peut toujours être proposée, de même que diverses mesures d'insertion. Il évoque la protection juridique offerte par la possibilité de demander réparation d'un préjudice de dommages de travaux publics, afin de compenser la perte de valeur vénale d'un bien.

Etienne VANTORNHOUT, demande des précisions concernant le fret. Christophe HILLAIRET considère quant à lui qu'il est nécessaire de résoudre les dysfonctionnements du fret ferroviaire avant d'envisager une extension de ses capacités. Jean-Damien PONCET évoque une croissance du fret qui motive l'intérêt des ports pour cette question

Dominique GUENIER, FDPPR (Syndicat de la Fédération des Propriétés Privées Rurales), s'enquiert de la concertation qui sera menée avec les propriétaires, déplorant parfois des pratiques cavalières des porteurs de projet. Il souhaite des relations équitables et transparentes, permettant de définir des compensations à la hauteur des impacts du projet.

Patrick LINSALE assure que les propriétaires seront contactés bien avant la démarche d'acquisition du terrain. Il évoque la légitimité de la Chambre d'Agriculture pour représenter les propriétaires.

Deuxième table ronde : Les impacts du projet sur le cadre de vie et la biodiversité

Prise en compte des trames vertes et bleues par le projet

Corinne ROECKLIN présente la trame verte et bleue, outil de préservation de la biodiversité initié par le Grenelle de l'Environnement en 2009 (bien que la notion de continuité écologique existât bien avant cette transcription légale). Une trame verte et bleue vise à la mise en relation d'espaces divers, au service de plusieurs objectifs :

- réduire la fragmentation des territoires ;
- permettre le déplacement des espèces ;
- préparer l'adaptation au changement climatique
- préserver les services rendus par la biodiversité ;
- améliorer la qualité et la diversité des paysages ;
- favoriser l'aménagement durable du territoire.

Les trames bleues représentent les cours d'eau, les trames vertes les autres espaces naturels terrestres. Ces écosystèmes ne fonctionnent correctement que s'ils communiquent entre eux, ce à quoi nuisent les infrastructures linéaires telles que les lignes ferroviaires. Les trames vertes et bleues visent la préservation ou la restauration des continuités écologiques. Elles s'imposent aux Schémas régionaux de cohérence écologique mis au point par les Conseils Régionaux qui, après leur approbation, s'imposeront à l'ensemble des documents d'urbanisme.

La constitution de ces Schémas régionaux de cohérence écologique est encore en cours, mais la LNPN a pu s'appuyer sur les premiers travaux menés dans ce cadre. Les études ont permis d'identifier des espaces naturels non fragmentés, dont l'intérêt et la sensibilité écologiques sont donc importantes (boucles de la Seine, Forêt de Saint-Germain, ainsi que tous les cours d'eau de l'aire d'étude).

Méthodologie de définition des impacts acoustiques et mesures de limitation du bruit

Anne GUERRERO, RFF, évoque la grande complexité des phénomènes liés au bruit.

Le bruit ferroviaire résulte d'une combinaison entre le bruit de roulement (contact roue/rail, dominant aux vitesses classiques), le bruit aérodynamique (important aux grandes vitesses), le bruit de traction (moteurs, ventilateurs, perçus surtout aux vitesses limitées) et enfin les bruits ponctuels (ouvrages, appareils de voie...)

Le bruit fait l'objet d'une réglementation, qui fixe des seuils maximaux admissibles (en façade des bâtiments antérieurs à l'infrastructure), en fonction de la période des circulations et de l'ambiance sonore préexistante, position de la ligne par rapport au sol et météorologie.

La propagation du bruit dans l'environnement dépend de plusieurs phénomènes, notamment de la distance, du relief, de la rugosité du sol, de la position de la ligne par rapport au sol, et de la météorologie. Ainsi, le bruit diminue avec l'éloignement. Il est moins important lorsque la voie est semi-enterrée que si elle se trouve au niveau du sol, et est le plus fort lorsque la voie est en surplomb (en viaduc notamment).

Lorsque le tracé ne permet pas d'éviter des zones sensibles au bruit, des mesures de réduction peuvent être envisagées, telles que des protections actives (murs, merlons acoustiques...) ou des protections de façade (double-vitrage par exemple).

Le bruit fait l'objet d'études de modélisation qui permettent de le quantifier et de le maintenir

Réactions

Jacques CAPET, Île-de-France Environnement, souhaite un traitement du bruit plus ambitieux que ce que prévoit la loi. Une nouvelle infrastructure ne doit pas aggraver les nuisances sonores, voire doit donner l'occasion de les diminuer. Des protections telles que le double-vitrage maintiennent une contrainte pour les habitants, devant laisser leurs fenêtres fermées pour ne pas souffrir du bruit. Il rappelle que le bruit représente les principales plaintes exprimées par les habitants de l'Ile-de-France.

Jacques CAPET exprime l'intérêt de son association pour le ferroviaire, qui favorise le report modal. En matière de transport, la réflexion doit porter sur le long terme et inclure notamment la raréfaction des énergies fossiles. Le ferroviaire est donc une solution d'avenir et ne doit pas être perçu par la population comme une source de nuisances, d'où la nécessité de lutter contre le bruit. La période de travaux représente également des nuisances à prendre en compte.

Jacques CAPET craint également des effets pervers similaires à ceux du TGV, à savoir une dégradation concomitante des lignes secondaires. Pour certains usagers, le temps gagné par la grande vitesse est perdu au cours de l'accès ferroviaire à la gare TGV. La grande vitesse peut donc paradoxalement amener certains usagers à se reporter du train vers la voiture.

L'intervenant aborde ensuite la question du fret, se disant peu convaincu par les perspectives de développement énoncées par le maître d'ouvrage pendant le débat. Son association est pourtant favorable au fret ferroviaire, non qu'elle considère que le transport international de marchandises soit bénéfique, mais parce qu'elle juge encore plus néfaste la prépondérance du transport routier. Pour Ile-de-France environnement, la LNPN doit donc contribuer à l'amélioration du fret ferroviaire, et en aucun cas le dégrader.

Jacques CAPET conclut sa présentation en évoquant une convergence d'intérêts entre les défenseurs de l'environnement et les agriculteurs, à l'image des positions similaires qu'ils ont tenues lors du débat sur le Grand Paris (contestation d'une croissance démographique centrée sur l'Ile-de-France et de ses conséquences sur l'artificialisation des espaces).

Christophe RIDEAU, Groupe mammologique normand, présente son association vouée à l'étude et à la protection des mammifères, affiliée à Haute-Normandie Nature Environnement. Il précise la notion de biodiversité, telle qu'elle a été définie dans les textes et programmes d'actions internationaux et nationaux. Il ajoute que les objectifs de préservation fixés en France n'ont pas été atteints en 2010.

Il juge le diagnostic environnemental réalisé par RFF globalement correct, même si les données sur lesquelles il se fonde semblent très incomplètes. L'étude ne prend pas en compte selon lui l'ensemble des éléments contribuant à fragmenter le territoire. Or, la grande fragmentation de la Haute-Normandie place certaines espèces dans un état de conservation précaire. En outre, une partie des ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique) n'est pas encore cartographiée, ce qui pourra amener à une nouvelle hiérarchisation des enjeux une fois ces données complétées.

Christophe RIDEAU conteste les critères utilisés pour hiérarchiser les enjeux environnementaux, notamment le manque d'importance accordée aux ZNIEFF de type 2 et aux forêts. En outre, pour de nombreuses espèces, le milieu de vie ne se limite pas à un espace remarquable mais représente un territoire plus étendu.

L'intervenant ajoute que l'étude environnementale n'est pas à même de prendre en compte les effets cumulatifs des différentes infrastructures et opérations d'aménagement. D'autres données ne sont pas non plus disponibles sous forme cartographique, à l'image d'inventaires du patrimoine naturel loin d'être exhaustifs. Il craint ainsi que certains enjeux environnementaux n'apparaissent qu'après des études fines, au moment où le tracé sera déjà arrêté.

Christophe RIDEAU rappelle que les principales atteintes à la biodiversité dans le monde sont la destruction des habitats naturels et la fragmentation des espaces, ainsi que le développement des espèces invasives introduites. L'impact des lignes ferroviaires nouvelles est donc considérable, par leur fragmentation (entrave au brassage génétique des populations) mais également par les nuisances portées à la faune même sans atteinte à leur espace (bruit par exemple). Compte tenu de sa longueur, la LNPN représente ainsi une menace importante, que n'apaisent nullement les modestes aménagements ponctuels censés faciliter la circulation des animaux. Il redoute également une artificialisation accrue des espaces naturels de la région, qui fait peser des menaces sur le maintien de l'agriculture et de la biodiversité. Il cite également les dommages liés au chantier et la pollution des eaux induite par le traitement du ballast.

Pour l'intervenant, la perte des espaces écologiques ne peut plus être compensée, car cela s'exercerait au détriment d'espaces urbanisés ou voués à l'agriculture.

Christophe RIDEAU cite des espaces potentiellement endommagés par la LNPN, tels que la Forêt de Bord (d'autant qu'elle est également concernée par le projet de contournement est de Rouen) ou l'Ouest d'Evreux (cloisonnement de la Forêt de l'Iton). Il considère la partie normande du projet particulièrement dommageable, à plus forte raison dans le scénario C.

Débat avec la salle

Régis CHOPIN, FDSEA de l'Eure, rapporte la position de la FRSEA Haute-Normandie, défavorable à un projet jugé trop consommateur de foncier agricole, quel que soit le scénario considéré. Il évoque un besoin de « compensation agricole », au même titre que la compensation écologique. Il constate enfin la diminution du fret céréalier alors que le transport de céréales par voie fluviale s'est accru dans le même temps.

Mickaël BENET, Association Hondouville, un autre avenir, s'inquiète du viaduc qui pourrait être nécessité par le scénario AB, et demande quels impacts sonores aurait un tel ouvrage sur les populations voisines.

Anne GUERRERO mentionne la difficulté d'apporter une réponse faute de connaissance précise de l'ouvrage à ce stade du projet. En général, plus la voie est élevée, plus le bruit se propage. Des dispositifs de réduction de bruit peuvent être mis en place le long du viaduc et sur le viaduc lui-même. C'est seulement en cas d'impossibilité de disposer des protections à la source que des dispositifs de façade sont utilisés.

Eric GATY, Le Mesnil-Jourdain, évoque la gare de Montaure dans le cas du scénario AB. Il craint que les habitants de la région qui se rendent actuellement à diverses gares ne convergent tous vers la future gare nouvelle, avec le trafic automobile que cela induit.

Jean-Damien PONCET rappelle qu'aucun scénario ni tracé n'est adopté à ce stade. Il assure que les études ultérieures porteront également sur les effets induits du projet. Il nuance l'idée d'un report massif vers la gare nouvelle, dans la mesure où les gares existantes continueront à répondre aux besoins des voyageurs. La modernisation de la gare actuelle de Val-de-Reuil se poursuivra, ajoute-t-il.

Jacqueline FIHEY, Evreux Nature Environnement, accorde la priorité à une gestion prévoyante et prudente des espaces agricoles et naturels, compte tenu des enjeux environnementaux mondiaux. Si la partie francilienne de la LNPN lui semble justifiée, la partie normande lui paraît bien moins nécessaire. Elle insiste par ailleurs sur l'importance à accorder aux nuisances pendant la phase de travaux.

Justine LETELLIER, Association Halte au train par Acquigny et la Vallée de l'Iton, souhaite des précisions sur le viaduc cité précédemment. Jean-Damien PONCET répète que, pour RFF, le projet est trop peu avancé pour qu'une réponse précise soit apportée.

Pierre LE BAILLIF, Jeunes Agriculteurs de l'Eure, pense qu'un aménagement de la ligne existante s'avèrerait moins coûteux que n'importe lequel des scénarios proposés. Il estime que l'impact de la LNPN équivaut à la perte d'une année d'installation de jeunes agriculteurs.

Sylvie BARBIER, Haute-Normandie Nature Environnement, renchérit sur la priorité à accorder à l'amélioration de l'existant et à la remise en état d'un réseau délaissé. La concentration des activités dans les métropoles ne lui semble pas être un modèle d'avenir.

Elle juge que les capacités foncières ne restent plus en nombre suffisant pour permettre les compensations, et appelle à mettre un terme à l'artificialisation des territoires. Pour elle, le déficit de capacités ferroviaires doit être résorbé par des projets aux impacts limités (Serqueux-Gisors, aménagements dans le Mantois).

Marc BARRIER, Agriculteur dans le Mantois, estime que le Mantois est particulièrement menacé par le contournement de Mantes et s'enquiert du nombre de trains qui circuleront sur ce contournement.

Jean-Damien PONCET précise que 8 trains par heure et par sens, en période de pointe, passeront par le contournement, contre 8 trains par heure également qui passeraient par la gare de Mantes.

Olivier JOUGLA, Adjoint au Maire du Havre, délégué au développement durable, regrette qu'autant d'oppositions se soient exprimées au cours de la réunion. Il estime que le développement portuaire, et ses retombées en matière d'emplois, nécessitent la réalisation d'une ligne nouvelle. Le développement durable demande également de lutter contre l'augmentation du trafic sur l'A13. En outre, il considère que les projets favorisant la mobilité contribuent à mieux répartir les pôles de consommation, au bénéfice des agriculteurs qui peuvent développer des filières directes.

Jérôme BOURLET, Europe Ecologie, demande à ce que soient révisés les postulats de base du projet, notamment l'objectif de 1h15 entre Paris et Le Havre. La demande des usagers vise au contraire l'amplitude, la fréquence, et le confort.

Jean-Charles JUILLARD revient sur la gare de Montaure, s'inquiétant des autres projets de transports prévus dans ce secteur, notamment le périphérique de Louviers.

Emmanuel HYEST, Président de la SAFER de Haute-Normandie, Président de la Fédération Nationale des SAFER, souligne une contradiction entre un discours de protection de l'environnement et l'emprise essentiellement agricole du projet LNPN. Il demande comment RFF entend respecter la loi de modernisation agricole, qui fixe un objectif de division par deux de la consommation foncière en France à l'horizon 2020. Il accuse le projet de bouleverser la structuration du territoire et rappelle le besoin d'entretenir les lignes et les trains existants.

Jean-Damien PONCET rappelle la séparation des budgets dédiés à l'entretien du réseau d'une part, aux investissements d'autre part, les deux domaines étant donc indépendants. Il souligne

la complexité des lois relatives à l'aménagement du territoire, parfois contradictoires (loi de modernisation agricole et lois du Grenelle de l'environnement). Il réfute l'idée de déstructuration du territoire dans la mesure où ce sont les gares existantes qui seront desservies. Au contraire, la LNPN répond selon lui au besoin d'une meilleure intégration de l'ensemble des villes normandes avec l'Ile-de-France.

La poursuite de la concertation

Olivier GUÉRIN présente le cadre juridique de la concertation d'après-débat public, si le maître d'ouvrage décide de réaliser le projet. Initialement centrée sur le débat public lui-même, la réglementation a récemment traité de la concertation post-débat, au travers de la Loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010. Celle-ci dispose que le débat porte désormais aussi sur les modalités d'information et de participation du public après le débat.

Après le débat, la Commission nationale du débat public, peut notamment proposer des modalités d'information et de participation du public et désigner un garant chargé de veiller à leur mise en œuvre.

Nicolas BENVENU, RFF, rappelle que RFF développe déjà des pratiques de concertation sur ces projets de développement, citant les projets Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne, la LGV Poitiers-Limoges et la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Outre les nouvelles exigences juridiques, RFF s'appuie également sur sa propre charte de la concertation adoptée en mai 2011.

La concertation d'après-débat s'étend tout au long des études préalables à l'enquête d'utilité publique. Ces études voient les options de passage élaborées initialement s'affiner progressivement jusqu'au tracé exact.

Si la Conseil d'administration de RFF décide, à l'issue du débat public, de poursuivre le projet LNPN, deux types de dispositifs seront mis en place : les premiers auront pour rôle de piloter et valider les études, les seconds d'assurer l'information et la participation du public.

Le dialogue sera plus particulièrement approfondi avec les « acteurs » de la concertation, c'est-à-dire les représentants des différentes parties prenantes. Des discussions thématiques pourront également être organisées (agriculture, environnement...)

Pour Nicolas BENVENU, le dispositif d'information et de participation du public doit être clairement défini, souple et évolutif. Toute personne intéressée par le projet doit pouvoir en avoir connaissance. De plus, les liens entre information et participation du public d'une part, pilotage et validation des études d'autres part, doivent aussi être clairement définis.

Il rappelle que la concertation post-débat n'est pas un instrument de décision, mais un outil permettant au maître d'ouvrage de décider en toute connaissance des positions de chacun. Elle doit également favoriser l'apparition d'une définition la plus partagée possible du projet.

Nicolas BENVENU présente ensuite les moyens habituellement employés par RFF pour assurer l'information et la participation du public : lettres d'information, site web, expositions, rencontres bilatérales, réunions publiques, groupes de travail,... Il précise que RFF intègre à

chacune de ses équipes-projet une personne exclusivement chargée de la concertation (pour le projet LNPN, il s'agit de Céline CUCHET).

Jean-Damien PONCET précise que RFF demandera à la Commission nationale du débat public de désigner un garant pour la concertation d'après-débat. Le dispositif de concertation sera élaboré avec les partenaires du projet (représentants des grandes collectivités des trois régions, responsables du monde économique), le garant étant associé à cette élaboration. Le dispositif de concertation pourra prendre des formes différentes selon les parties du projet, certaines étant très spécifiques (La Défense, Rouen...).

Il rappelle l'expérience acquise par RFF en matière de concertation. En matière de bruit, il indique que les normes réglementaires, pour insuffisantes qu'elles puissent être jugées, ont le mérite de fixer les limites de l'intervention du maître d'ouvrage. Il estime par ailleurs nécessaire de faire progresser le projet rapidement, notamment pour affiner rapidement la zone d'études et éviter ainsi de susciter des inquiétudes sur une trop large part du territoire.

Jean-Damien PONCET explique par ailleurs que le projet LNPN consommera l'équivalent de la consommation annuelle de foncier par l'ensemble des projets urbains dans la région, ce phénomène étant moins visible car diffus.

Questions du public

Jacques POUCHIN, Maire de Fontaine-sous-Jouy demande sur quels critères un scénario sera finalement choisi par RFF.

Un agriculteur craint que les protections envisagées contre le bruit ne parviennent pas à réduire la nuisance. Il juge les avantages du projet limités au regard des dommages subis par le territoire.

Un intervenant demande à quelle date la décision de réaliser ou d'abandonner le projet sera connue. Olivier GUÉRIN rappelle les délais fixés par la loi : publication du bilan de la CNDP et du compte-rendu de la CPDP deux mois après la clôture du débat, prise de décision par le conseil d'administration de RFF trois mois plus tard (soit à la fin du mois de juin environ).

Christophe HILLAIRET juge que les concertations se déroulent différemment dans les cas du projet POCL et du projet LNPN. Il rapporte les propos d'une sénatrice du Mantois déplorant de n'avoir pas été encore rencontrée par RFF. Pour Jean-Damien PONCET, les méthodes de concertation employées par RFF sont similaires pour tous les projets. L'ensemble des acteurs a notamment été rencontré par un prestataire au cours de la réalisation d'une étude de contexte.