

Débat public

Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Poitiers, le 20 novembre 2006

Réunion thématique

« Environnement humain, agriculture et biodiversité »

Participants :

CPDP : Pierrette LARIVAILLE ; Michel ANDRAULT ; Josette FOURRIER ;
André POINTUD, Michel PERIGORD

MAÎTRE D'OUVRAGE RFF : Sylvestre SALIN ; Richard ROUSSEAU ;
Anne GUERRERO ; Michel BOUSSEAUD

Experts :

René DAUMAN - Responsable de l'unité médicale d'audiologie au service ORL du CHU
de Bordeaux ;

Pierre DONADIEU - Professeur à l'École Nationale Supérieure du Paysage de
Versailles ;

Fabien DURR- Responsable du Groupe Environnement, CETE de l'Ouest ;

INTERVENANTS :

M. GALLAND ;

M. ABONNEAU- Association CCN TGV ;

M. JOLLIVET - Association Vienne Nature ;

M. DE TRAZ ;

M. LANTRES - Président du Comité TGV- Réaction Citoyenne ;

Mme ABONNEAU - Présidente du CCNTGV ;

Mme CHANIAL - Présidente des « Amis de la Terre Poitou » ;

M. BOUHET- Adjoint au Maire de Mignaloux-Beauvoir ;

M. CERNIAUT - Président du Comité LGV 37 Réaction Citoyenne ;

M. THILLET - Président de l'Association TGV Berry - Limousin - Pyrénées ;

M. TRANCHANT - Chargé d'aménagement à la Chambre d'Agriculture de la Vienne

M. POUBLANC - Chef de Service, Antenne de Poitiers, SAFER Poitou-Charentes ;

M. GUTTON - Directeur Régional et Départemental de l'Agriculture et de la Forêt,
Région Poitou-Charentes ;

M. GOMEL - Direction Régional de l'Environnement, Région Poitou-Charentes ;

M. CLEMENT - Directeur Régional de l'Environnement, Région Limousin ;

M. GIRARDEAU.

Introduction

Mme LARIVAILLE – Présidente de la Commission Particulière du Débat Public

Avant toute chose, je vous demanderai de bien vouloir éteindre vos portables pour éviter tout problème d'interférence. Merci.

Mesdames, Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette réunion organisée dans le cadre du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges qui est proposé par Réseau Ferré de France.

Vous êtes venus en nombre, je ne dirais pas nombreux. J'espère que la salle va se remplir un peu. Comme vous le savez, le débat public ne peut atteindre ses objectifs que s'il y a suffisamment de monde qui y participe. Jusqu'à présent, ce débat public a eu des affluences relativement importantes, dans certains cas, très importantes, dans d'autres, un petit peu moins, mais, globalement, l'affluence est très satisfaisante. J'espère que ça va se poursuivre.

Cette réunion est une réunion thématique. Ces réunions thématiques ont pour objet d'approfondir la réflexion sur des sujets importants, importants au regard des enjeux du projet, des éléments qui sont rapportés dans le dossier du maître d'ouvrage, des arguments du maître d'ouvrage, importants également au regard des préoccupations que nous avons pu identifier à l'occasion des différents contacts que nous avons eus avec de nombreux acteurs régionaux au cours de la préparation de ce débat, préoccupations, d'ailleurs, que nous avons retrouvées dans les interventions des uns et des autres, lors des réunions publiques et dans les nombreuses questions qui ont été adressées à la Commission depuis l'ouverture du débat.

Ce soir, la thématique est « LGV Poitiers – Limoges, environnement humain et agriculture ». Nous entendons par « environnement humain », essentiellement « bruit » et « paysage ». Nous avons débattu, comme vous le savez, le 23 octobre, à Limoges, du thème de l'environnement naturel. D'aucun d'entre vous regrette qu'une réunion sur ce thème n'ait pas été programmée à Poitiers. Si vous le voulez bien, nous pourrions élargir notre sujet et réserver un temps pour traiter de cet aspect particulier, ce qui va impliquer de nous discipliner un peu dans nos temps d'intervention car la réunion va être chargée. C'est d'ailleurs une des raisons pour laquelle nous avons coupé en deux la réunion sur le thème de l'environnement, en en faisant une sur l'environnement naturel et l'autre sur l'environnement humain et l'agriculture.

Pour ce qui me concerne, je ne ferai pas d'exposé sur les objectifs et les modalités d'organisation du débat public, dans la mesure où vous connaissez presque ça par cœur.

Je vais quand même vous présenter les membres de la Commission :

- Josette FOURRIER,
- Michel PERIGORD,
- André POINTUD,

- Michel ANDRAULT,

- moi-même.

Je rappellerai également deux points importants, d'abord que la Commission est indépendante, qu'elle ne porte pas de jugement, ni sur les arguments du maître d'ouvrage, ni sur aucun des avis exprimés. Elle n'a pas d'avis à donner sur le projet. Le compte-rendu du débat sera naturellement le plus fidèle possible et, bien sûr, objectif.

Deuxième chose que je voulais rappeler, c'est que le débat public se situe très en amont dans le processus d'élaboration du projet, à un moment où aucune décision n'est prise. Cela signifie que tout peut être discuté.

Les objectifs du débat, c'est de vous informer et recueillir vos avis.

Cela dit, si vous avez des questions à poser sur le débat public, bien sûr, je vais y répondre tout de suite. Si vous n'en avez pas, je passe immédiatement la parole à Réseau Ferré de France.

Cela dit, avant de passer la parole, je voudrais vous présenter le déroulé de la soirée et nous avons prévu plusieurs séquences :

1. une séquence « bruit »,
2. une séquence « paysage »,
3. une séquence « agriculture »,
4. une séquence « environnement naturel ».

La séquence « bruit » se déroulera de la façon suivante. Vous aurez l'intervention de cadrage « bruit et santé » par le Professeur René DAUMAN qui est au service ORL du CHU de Bordeaux. Ensuite, Madame Anne GUERRERO, Responsable du Département Environnement et Développement Durable à RFF, présentera la politique de l'entreprise dans le domaine du bruit.

Pour la séquence « paysage », vous aurez également une intervention de cadrage par Pierre DONADIEU qui est Professeur à l'École Nationale Supérieure du Paysage de Versailles. Son intervention sera également suivie d'une présentation par Madame Anne GUERRERO.

Dans la troisième séquence « agriculture », nous traiterons des questions agricoles avec une intervention de Monsieur Michel BOUSSEAUD, de RFF.

Dans la quatrième séquence « environnement naturel », Fabien DURR, Responsable du Groupe Environnement du CETE de l'Ouest, introduira le débat sur l'environnement naturel, par une présentation des études environnementales des territoires susceptibles d'être concernés par la ligne grande vitesse Poitiers – Limoges qu'il a effectuée à la demande de RFF et qui vise à identifier les principaux enjeux de ces territoires.

Vous aurez, bien sûr, à la fin de chaque séquence, tout loisir pour vous exprimer, poser vos questions, donner vos avis, etc.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Concernant les échanges qui vont suivre, je vous demanderai, autant que faire se peut, de formuler vos questions et vos demandes d'intervention par écrit. Pour ceux qui s'exprimeront oralement, sachez que la réunion est enregistrée, ce qui signifie qu'il vous faudra parler distinctement et dans le micro. Je vous demanderai également de bien vouloir vous présenter.

Je souhaite, bien entendu, que tous ceux qui veulent s'exprimer puissent le faire, que les différents points de vue puissent se confronter en toute liberté, en toute sérénité et courtoisie.

Je vous remercie. Je vous demande tout de suite si vous avez des questions à poser sur le débat public. Si vous n'en avez pas, cette fois, je passe vraiment la parole au maître d'ouvrage qui est représenté par :

- Sylvestre SALIN, Chef du Projet débat public LGV Poitiers – Limoges,
- Richard ROUSSEAU, Directeur Régional Centre – Limousin.

Monsieur SALIN, je pense que c'est vous qui intervenez.

Intervention du maître d'ouvrage

M. SALIN – Chef de Projet du débat public LGV Poitiers - Limoges

Madame la Présidente, merci, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je ferai, pour ma part, une présentation succincte du projet qui a déjà été évoqué au cours des réunions précédentes.

En préalable, il convient de dire que, pour Réseau Ferré de France, l'environnement est l'un des composants de ses projets au même titre que peuvent l'être les études dites techniques ou les études socio-économiques.

A ce stade du projet, l'étude est, pour nous, un outil de connaissance qui permet d'établir un diagnostic des différents éléments environnementaux, que ce soit au niveau du milieu urbain, des zones urbanisées, au niveau de l'agriculture, des milieux naturels des sites, mais c'est aussi un élément qui nous permet d'appréhender les enjeux environnementaux présents au sein des différentes options qui sont présentées au débat.

Si le projet permet d'améliorer l'accessibilité du Limousin, mais pas seulement puisque des départements comme la Dordogne, le Lot ou le Cantal sont aussi concernés, donc si ce projet permet d'améliorer l'accessibilité du Limousin à Paris et à l'Ile-de-France, il permet à Poitiers et à sa région de renforcer les relations qui existent entre Poitiers et Limoges, et de changer, dans les années à venir, de manière radicale, la façon de concevoir ces échanges.

Il permet aussi de conforter Poitiers dans le réseau ferroviaire à grande vitesse qui se met en place progressivement sur la façade Atlantique, et qui va renforcer, conforter le rôle de Poitiers en tant que pôle d'échanges, en tant que nœud ferroviaire.

Concernant le projet en lui-même, deux éléments ont présidé à son élaboration :

- la possibilité de faire Poitiers – Limoges en 2 heures ;
- mais, surtout, la possibilité de faire que le TGV desserve la gare de Poitiers, d'une part, et la gare de Limoges Bénédictins au centre des villes.

Le fait de desservir les centres-villes pour nous présente deux avantages :

- le premier, c'est de valoriser au maximum le recours à l'intermodalité, c'est-à-dire favoriser la possibilité d'utiliser plusieurs réseaux de transport (TGV TER, TGV cars départementaux, TGV bus urbains) ;
- c'est aussi et surtout le fait que, en utilisant les réseaux qui existent déjà, nous n'avons pas à créer, dans des zones urbanisées ou dans des zones qui seront appelées à s'urbaniser, une ligne nouvelle, ce qui, au niveau de l'incidence sur les zones en place, sur les zones à construire, est primordial.

Dans le cadre du débat public, Réseau Ferré de France présente 3 options :

- La première est l'option dite Nord, c'est-à-dire qu'au sortir de Poitiers, cette option prend le parti de venir rejoindre le plus rapidement possible la ligne Paris

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
- Orléans - Limoges, et venir s'insérer sur cette ligne au Nord des Monts d'Ambazac qui constitue, d'un point de vue environnemental, un point dur.

Cette option d'une longueur totale de 150 kms nécessiterait la création d'une section de ligne nouvelle de 100 kms. Le coût estimé est de 1,15 milliard d'euros.

Cette option permettrait des temps de trajet Poitiers - Limoges de l'ordre de 45 minutes, et un Paris - Limoges serait fait en 2 heures.

- Concernant la deuxième option, qui est l'option Centre, elle prend le parti d'utiliser le couloir des infrastructures qui existent déjà (RN 147 et ligne TER Poitiers - Limoges).

Cette option est celle qui a la longueur totale la plus faible (125 kms), mais c'est celle qui nécessiterait la création d'une section de ligne nouvelle la plus longue (115 kms). Le coût de cette option est supérieur à l'option précédente, il est de 1,3 milliard d'euros.

C'est l'option qui, en terme de gain de trafic et en termes de temps de trajet, offrirait les meilleurs temps puisqu'il serait possible, dans ce cas de figure, d'envisager Poitiers - Limoges en 35 minutes et de pouvoir faire Paris - Limoges en moins de 2 heures puisque le temps d'une heure 50 est le temps objectif de cette option.

- Concernant la troisième et dernière option, cette option prend un troisième parti qui est celui d'utiliser, sur le linéaire le plus long, sur la longueur la plus longue possible, l'infrastructure qui sera mise en service en 2016, la ligne Sud Europe Atlantique et, un peu avant Ruffec, de quitter cette ligne Sud Europe Atlantique, d'utiliser une ligne en section nouvelle et de venir s'insérer sur Limoges au niveau de la ligne Angoulême - Limoges.

Cette option est celle qui a la longueur totale la plus importante (160 kms) et c'est celle qui nécessiterait la création d'une section de ligne nouvelle la plus courte (90 kms).

Cette option présente des caractéristiques similaires à celle de l'option Nord puisque, en terme de caractéristiques au niveau des temps de trajet, nous aurions un Paris - Limoges en 2 heures et Poitiers - Limoges en 45 minutes.

Si, à l'issue du débat public, RFF décide de poursuivre ce projet, l'ensemble des études environnementales seront reprises et affinées progressivement pour permettre d'optimiser progressivement l'insertion de ce projet dans son environnement.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur SALIN. Est-ce qu'il y a une ou deux questions sur la présentation de Monsieur SALIN ? Non. Nous poursuivons donc sur le thème qui nous rassemble. Nous prenons la première séquence sur le bruit. Je vais demander tout de suite à Monsieur René DAUMAN de bien vouloir faire sa présentation.

Première séquence : « le bruit »

Intervention de cadrage

M. DAUMAN - Service ORL du CHU de Bordeaux

Bonsoir. Je remercie Madame LARIVAILLE de m'avoir confié cette intervention de cadrage sur le bruit. Nous pouvons commencer par définir le bruit comme une variation de pression acoustique dans l'atmosphère qui nous environne. Bien sûr, je serai très schématique parce qu'il faut que ces quelques éléments d'introduction puissent être aussi utiles que possible dans la discussion de ce soir.

Vous savez probablement que les bruits peuvent se caractériser à la fois par leur fréquence, mais aussi leur intensité. Vous savez probablement que l'on mesure l'intensité d'un son grâce à une unité que nous appelons le décibel. Ce décibel, nous allons en entendre parler à plusieurs reprises parce qu'il est important sur le plan pratique.

Bien entendu, je vais, d'emblée, insister sur le point selon lequel les effets du bruit sur la santé sont très variables selon les individus, également selon la durée à laquelle ces individus sont exposés au bruit et, enfin, en fonction également de la situation où ils se trouvent. D'une façon générale, nous pouvons concevoir qu'une gêne apparaît lorsque les personnes sont dérangées dans leur activité quotidienne, par exemple, pour discuter entre elles, pour écouter la télévision ou se reposer.

C'est une diapositive qui vous paraît un peu compliquée, mais qu'il faut lire successivement sur les 2 côtés. Au milieu, vous avez une série de chiffres qui croisent de bas en haut, qui représentent un certain niveau en décibels. Du côté gauche, vous avez l'origine du bruit, donc, ça, ça va être quelque chose de concret. Du côté droit, vous avez des impressions qui peuvent être recueillies auprès des personnes qui sont confrontées à ce type de bruit.

Nous commençons par le bas, 15 décibels, c'est très faible. Je vous rappelle que zéro décibel, ce n'est pas zéro, c'est le son qu'un être humain normal peut entendre. Donc, 15 décibels, c'est très léger, ça va être, par exemple, une piste enneigée ou un studio d'enregistrement. 30 décibels, c'est une chambre calme ou la campagne dans la nuit. 40 décibels, c'est la campagne le jour, sans vent. Nous avons des influences à la fois géographiques et climatiques.

Après, nous allons arriver dans des domaines qui sont un peu plus familiers, à savoir, puisque ce tableau a été fait principalement par rapport à la circulation routière, 50 décibels, c'est 300 m par rapport à une route nationale ou une rue piétonne. C'est un bruit qui est jugé, la plupart du temps, comme étant calme et correspondant à un bruit de fond.

A 55 décibels, nous constatons que, là, c'est comme si nous nous rapprochons d'une route nationale à 200 mètres et c'est aussi, d'après les informations qui sont en ma

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
possession, le niveau réglementaire qu'il ne faudrait pas dépasser la nuit en principe, qualifié de relativement calme.

A 60 décibels, nous arrivons au niveau de bruit que l'on peut trouver devant un écran de protection, dont nous dirons un mot tout à l'heure, qualifié souvent de bruyant par les personnes.

A 65 décibels, c'est ce que nous trouvons en ville, très bruyant.

A 70 décibels, c'est sur les grands boulevards ; ça commence à être gênant.

A 75 décibels, c'est à proximité d'une autoroute.

A 80 décibels, c'est à proximité du périphérique où, traditionnellement, il y a un débit de 200.000 voitures par jour.

Vous voyez que, pour des variations en décibels, des variations de niveau relativement faible, c'est peut-être cela qui vous intéressera le plus, la manière dont les gens parlent varie quand même beaucoup. Nous passons de « bruyant » à « très bruyant », « gênant ». 5 décibels, ce n'est donc pas anodin, c'est peut-être cela le message que je voulais vous faire passer sur cette diapositive.

Rassurez-vous, nous n'allons pas parler de mathématiques, mais simplement vous rappeler que le décibel, c'est une unité logarithmique. Si vous regardez le petit graphique d'en haut, vous voyez peut-être que le logarithme de 100 va être égal à 2, le logarithme de 10 va être égal à 1. Vous avez, en abscisse, c'est-à-dire l'échelle horizontale, des variations relativement importantes qui vont de 0 à 100, mais traduit en unité logarithmique, ça va se limiter, en gros, entre 0,5 et 2. Autrement dit, pour des variations relativement importantes de l'environnement, nous allons assister à des changements en décibels qui seront faibles.

Pourquoi avons-nous choisi une unité logarithmique ? Pour une raison très simple, c'est que l'être humain est sensible à des variations extrêmement vastes. Traditionnellement, on dit que la gamme de son en intensité auquel l'humain est sensible, ça correspond à une balance qui comprendrait, d'un côté, le poids d'une souris et, de l'autre, le poids de 5 éléphants. Ça vous donne une idée des écarts de niveau auquel l'être humain commence à être un peu sensible, c'est la souris, et les sons qui lui paraissent très, très forts, ce sont les 5 éléphants. C'est pour cette raison qu'il faut une échelle logarithmique qui tienne compte de cette particularité de l'être humain.

La conséquence, c'est que si, par exemple, nous doublons le trafic routier sur le périphérique, nous allons augmenter le niveau de bruit de 3 décibels, j'allais dire seulement. Si nous divisons le trafic routier par 2, nous allons diminuer de 3 décibels, là encore, seulement.

En bas, vous avez un petit schéma qui rappelle une loi que nous oublions quelquefois selon laquelle, si un marteau-piqueur fait un bruit de 105 décibels, 2 marteaux-piqueurs, ça ne fait pas 210, heureusement pour nos oreilles, ça ne fait que 108 ; nous ne rajoutons que 3 décibels puisque nous avons doublé le nombre de marteaux-piqueurs.

Nous sommes un petit peu encore à la marge de la discussion de ce soir puisque je vais, à travers cette diapositive, essayer de vous montrer les interactions entre

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
l'intensité, le niveau de bruit, là, en l'occurrence, auquel les personnes sont confrontées dans leur travail pendant une semaine, 40 heures - ce sont des données qui viennent d'un pays où on travaille 40 heures, c'est la Suisse - et vous avez, en horizontal, le niveau de bruit. Juste en dessous, vous avez une deuxième échelle, c'est le temps. Toutes les valeurs qui sont indiquées vous représentent une valeur limite qu'il ne faut pas dépasser en principe si nous voulons que moins de 5 % des gens exposés à ces valeurs soient traumatisés au niveau de leurs oreilles.

Nous commençons par la gauche : par exemple, 85 décibels, il ne faut pas dépasser 40 heures. Si nous augmentons de 3 décibels, 88, il ne faut pas dépasser 20 heures d'exposition dans la semaine, et ainsi de suite. Quelqu'un, par exemple, qui travaillerait avec 91 décibels, c'est 5 heures. Les discothèques, par exemple, auxquelles nos jeunes sont très souvent exposés et dont beaucoup, malheureusement, atteignent, voire dépassent 100 ou 105 décibels, il faudrait y rester une demi-heure. L'expérience prouve que, souvent, nous y allons un peu plus longtemps que ça.

Ce qu'il faut retenir, c'est qu'il y a un lien entre le niveau et la durée sur le plan de la toxicité des oreilles. Je vous ferais quand même remarquer que nous commençons à 85 décibels, ce qui est un niveau quand même élevé ou assez élevé.

Maintenant, si nous nous rapprochons un peu plus du thème de ce soir, c'est-à-dire le bruit tel qu'il est mesuré habituellement, par exemple, pour la circulation routière, qui est un domaine un petit peu similaire à l'infrastructure ferroviaire avec des différences, vous savez peut-être que nous exprimons volontiers non pas le décibel sec, mais une mesure pondérée sur une période de temps ; c'est ce que les techniciens appellent le LAeq. Ça va être une moyenne pondérée, par exemple, sur ce schéma, sur une période qui va de 8 heures à 20 heures. Ce sont des données qui sont relativement anciennes, antérieures à un arrêté de 1999 qui fixe le LAeq de la journée comme allant de 8 heures à 22 heures, mais c'est l'idée qui compte.

Vous avez donc 4 couleurs qui correspondent à ce que les gens ressentent pour différents niveaux. Par exemple, ce qui est frappant, c'est que vous avez des gens qui vont être très gênés, d'autres peu gênés, etc. Vous avez quand même une certaine relation avec le niveau, c'est-à-dire qu'à partir de 65 décibels, vous avez un accroissement du nombre de personnes qui sont gênées, assez gênées ou très gênées. Il semble que pas mal de choses se passent autour de 65 et le graphique d'avant témoigne de ce changement. Autrement dit, à travers des graphiques comme celui-ci, nous montrons quand même que nous sommes très attentifs à éviter de dépasser, si possible, 65 décibels.

Transposé aux infrastructures ferroviaires, et conformément à une circulaire de 2002, si nous prenons la ligne TGV - je pense que la ligne potentielle Poitiers - Limoges peut être assimilée à une ligne TGV, sauf erreur de ma part - vous voyez que, selon le site, selon l'endroit et selon la fonction de ce site, nous allons accepter des LAeq qui vont être différents, c'est-à-dire que nous pouvons aller de 57 décibels dans un lieu très calme où, par exemple, séjournent des patients, jusqu'à 65 décibels pour des bureaux. Bien sûr, nous pouvons dire « pourquoi est-ce que les personnes qui travaillent dans des bureaux ne sont pas au même niveau que des patients qui sont censés se reposer ? » ; ça, c'est au législateur de se prononcer, mais il y a une distinction selon le type de logement en cours d'étude.

Comment pouvons-nous atteindre ce faible niveau ? Grâce à des protections à la source. Les spécialistes ici de la voie ferroviaire en parleront beaucoup mieux que

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public moi. Tout démontre l'intérêt de la protection à la source, c'est-à-dire à proximité immédiate de la voie. Nous pouvons distinguer les écrans acoustiques qui vont réduire le bruit de 5 à 10 décibels ; là encore, nous distinguons 2 types, selon qu'ils sont réfléchissants ou absorbants. La seule chose peut-être, à mon niveau de compétences, que je me permettrai d'indiquer, c'est que si nous avons recours à des écrans réfléchissants, il faut, bien entendu, éviter qu'ils soient verticaux, mais qu'ils soient inclinés vers l'extérieur pour que les ondes sonores réfléchies se dirigent vers le ciel et non pas vers le voisin de l'autre côté. Vous avez des écrans absorbants qui peuvent être verticaux. A côté des écrans, vous avez des buttes de terre ; ce sont des choses dont il sera peut-être question dans le débat de ce soir.

Comme cela a déjà été peut-être indiqué, il y a quelquefois des discussions entre ces mesures et les témoignages ou les impressions des riverains, des personnes qui sont plus ou moins proches d'une voie ferrée ou d'une route. Ça veut dire qu'il y a des disparités, il y a des différences de point de vue, c'est-à-dire qu'il y a des bruits qui sont jugés relativement peu intenses, se situant en dessous des normes que j'ai présentées, et qui sont quand même jugés comme étant agressifs. L'une des explications possibles à cela, c'est le stress. Je veux dire par là que, dans la nuisance sonore, interviennent certainement des facteurs psychologiques que je ne méprise pas du tout, au contraire, je les respecte hautement, et qu'il faut essayer d'expliquer.

Qu'est-ce qui, face à un bruit, peut rendre ce bruit stressant ? Vous avez, en gros, 3 facteurs :

1. Premier facteur : l'intermittence ; là, nous arrivons dans des choses qui peuvent être distinguées de la circulation routière où, par exemple, sur le périphérique, c'est un flux relativement continu ; avec le train, autant que je sache, nous avons à faire à quelque chose qui est plus intermittent. Or, il y a un principe bien connu des psychologiques selon lequel un bruit intermittent peut entraîner un stress par l'appréhension qu'il déclenche par rapport à sa répétition. Par exemple, si nous savons qu'un bruit se reproduit au bout de 15 minutes ou au bout d'une demi-heure, vous avez des gens qui vont être un peu à l'affût, du moins, au début, sur le moment où ce bruit va se renouveler. Par ailleurs, qui dit stress, dit difficulté à supporter le bruit plus grand.
2. Deuxième facteur : la difficulté ou le sentiment d'impuissance à contrôler le bruit. Nous savons bien que, par exemple, lorsque nous nous livrons à du bricolage pendant le week-end, si c'est nous qui faisons le bruit, nous le supportons mieux que si c'est le voisin qui démarre sa tondeuse le dimanche à 8 heures. Le sentiment de pouvoir maîtriser, d'avoir une action sur la source de bruit atténue le dérangement causé par ce bruit et donc, à l'inverse, un sentiment d'impuissance à le contrôler peut très bien rendre le bruit plus nuisible, au sens plus gênant.
3. Troisième facteur : l'éloignement impossible, c'est-à-dire que, quand vous êtes coincé quelque part, par exemple, parce que vous habitez là, vous êtes donc relativement proche, vous vous sentez proche de la source de bruit et vous avez l'impression que, de toute façon, vous ne pouvez rien faire. Vous mettez un double vitrage et, malgré cela, vous restez toujours à la même distance. Là, vous avez l'impression que vous êtes coincé. Alors que, si vous êtes soumis à un bruit, à un marteau-piqueur dans la rue, vous le voyez à distance et vous allez pouvoir changer de trottoir, donc vous éloigner de la source de bruit.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Tout cela peut jouer et peut expliquer une partie de ces différences entre les témoignages des riverains et les mesures acoustiques car, bien sûr, les facteurs que je viens de signaler n'apparaissent pas dans les LAeq. Les LAeq, c'est un chiffre relativement brut qui tient compte de la distance, mais qui ne tient pas compte de ces facteurs individuels d'ordre psychologique.

Là, vous avez le cheminement de la voie auditive, c'est-à-dire que vous avez les sons qui sont captés par l'oreille. Après, vous avez un premier nerf qui est en mauve et puis, après, vous avez du bleu, etc. : ce sont les relais auditifs. Tout en haut, vous avez une bande rose horizontale, c'est le cortex, c'est là où le sujet entend vraiment le son. Ce qui peut être intéressant à rappeler, c'est que, avant, en amont du cortex, le système nerveux n'est pas insensible au bruit, il va même avoir un rôle important car il va déjà procéder à une certaine évaluation de ce bruit.

Quand nous avons à faire à un bruit que l'on juge familier, par exemple, le bruit de votre frigidaire, le vôtre était vieux, vous changez de frigidaire, vous avez un nouveau bruit dans la cuisine, mais, assez rapidement, à force de rentrer dans la cuisine, vous n'allez plus remarquer le bruit de votre nouveau frigidaire. Pourquoi ? Parce que vos centres nerveux auditifs inconscients vont bloquer. Vous avez un rectangle qui est l'audition inconsciente et l'appareil auditif inconscient, il bloque, il empêche le son d'arriver au cortex, à la partie intelligente de notre cerveau ; vous n'y prêtez donc plus attention parce que votre système nerveux a considéré que ce bruit n'est pas important, ni dangereux, ni particulier, car il vous est devenu familier.

Si, par contre, vous avez un bruit que vous avez du mal à contrôler, qui est fait par quelqu'un qui vous embête, que vous êtes fatigué, énervé, stressé, à ce moment-là, vous allez avoir un tas de structures qui vont être stimulées, ce sont les grosses flèches noires ; vous avez, en particulier, au milieu de l'écran, ce que nous appelons le système limbique. Ce système limbique, c'est le cerveau émotionnel ; quand vous vous énervez, quand vous êtes ému par quelque chose, c'est lui qui se met à s'allumer. A partir de là, le bruit devient plus fort, c'est-à-dire que vous avez des boucles qui se mettent en place. Peut-être que pour les personnes qui sont un petit peu excédé par des bruits rencontrés, par exemple, la nuit, lorsqu'elles sont relativement proches d'une discothèque et que le bruit n'est pas très fort, en deçà des limites permises, peut-être que ce genre de boucle entre en jeu.

Vous voyez que l'être humain n'est pas un robot et nous ne pouvons pas forcément prévoir toutes ses réactions uniquement par un chiffre, un décibel ; il y a peut-être d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte et qui pourraient expliquer que, de temps en temps, nous assistons à des divergences entre les données physiques et ce que les gens éprouvent. Peut-être que, lorsque les gens comprennent un peu mieux ce qui se passe dans leur tête, lorsqu'ils sont face à un bruit qui leur est nouveau, en le comprenant mieux, les réactions sont moins fortes et les bruits sont peut-être plus faciles à tolérer. Merci beaucoup de votre attention.

Débat avec la salle

Mme LARIVAILLE

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Merci Monsieur DAUMAN. Est-ce que vous avez des questions à Monsieur DAUMAN ?
Ensuite, nous passerons la parole à Madame GUERRERO de RFF, mais je pense que
l'intervention de Monsieur DAUMAN peut susciter un certain nombre de questions.

M. GALLAND

En ce qui concerne le bruit, vous disiez tout à l'heure qu'une personne pouvait rester
4 heures près d'une machine qui faisait 85 décibels, pas au-delà.

M. DAUMAN

40 heures par semaine.

M. GALLAND

Je peux vous dire qu'en France, dans l'industrie, une machine qui fait 85 décibels en
pointe, elle est immédiatement arrêtée par l'Inspection du Travail.

M. DAUMAN

Vous avez tout à fait raison. Ce que j'aurais dû ajouter - c'est un oubli de ma part,
mais votre question me permet de le relever - c'est que, bien entendu, vous avez une
application très rigoureuse de la protection individuelle, c'est-à-dire qu'une personne
qui travaille à un poste l'exposant à 85 décibels porte un casque ou des bouchons
extrêmement puissants ; le niveau sonore qui va frapper son tympan sera inférieur,
sera, par exemple, de 65 décibels. Merci de votre question, ça me permet de réparer
un oubli.

M. ABONNEAU

Je suis très content de l'exposé fait par Monsieur DAUMAN sur le problème du bruit.
Nous aurions bien aimé avoir la même chose en période de concertation sur la LGV
Sud Europe Atlantique entre Tours et Angoulême, chose qui n'a pas été faite par RFF.

J'aurais voulu que nous revenions sur le tableau n° 1 où il y a l'échelle du bruit. C'est
un tableau qui fait donc voir l'échelle du bruit, mais, moi, j'aurais bien voulu qu'on
positionne le bruit d'un TGV à 25 mètres, chose qu'à chaque fois, on oublie de
préciser dans les documents de RFF. Il faut toujours se bagarrer pour savoir combien
fait un TGV à 25 m en terrain plat. Je crois savoir que ça varie entre 92 et 95
décibels, mais il aurait fallu situer ce bruit par rapport à d'autres bruits pour voir ce
que ça pouvait être un TGV à 25 m. Cela, il n'y a pas moyen de le savoir de la part de
RFF. Je suis très content de votre exposé, que j'aimerais bien que vous fassiez à
l'occasion d'autres réunions sur le projet qui nous concerne.

Peut-être pouvons-nous demander au spécialiste de la voie ferrée.

Mme GUERRERO - Responsable du Département Environnement et Développement Durable à RFF

Dans mon exposé, effectivement, je présente un graphique où nous voyons le niveau de bruit provoqué par un TGV à 25 m. Vous aurez la réponse dans mon exposé tout à l'heure. Il est évalué à 25 mètres à 64 – 65 décibels, évidemment, en LAeq, 6 heures – 22 heures.

Mme LARIVAILLE

Nous allons continuer avec des questions à Monsieur DAUMAN, par rapport à son exposé.

M. JOLLIVET

Simplement, je voulais savoir ce que pense Monsieur DAUMAN dont l'exposé, effectivement, est venu combler une lacune essentielle.

Mme LARIVAILLE

Vous vous présentez, s'il vous plaît.

M. JOLLIVET - Association Vienne Nature

Oui, Association Vienne Nature. Ça nous évite de devoir nous contenter de notre culture d'autodidacte en matière de bruit. Alors, quelle est la prise en compte que fait Monsieur DAUMAN de la différence entre la gêne instantanée et la gêne à long terme, que nous trouvons dans pas mal de travaux, plus précisément, la gêne liée à la perception d'un événement sonore et puis, la gêne que constitue l'effet chronique de la répétition, de la montée du bruit, de sa descente. Il me semble que, là, les malentendus que nous avons eus dans les travaux prévisionnels de RFF sur la LGV Tours – Angoulême venaient largement de la confusion entre ces 2 notions.

Les futurs riverains tout comme nous, évoquons l'intensité du bruit au passage des trains alors que RFF évoque le niveau réglementaire exprimé en LAeq, c'est-à-dire en moyenne. Nous sommes allés voir les riverains, les associations de défense de l'environnement de la Drôme, celles du TGV Est, tout le monde nous dit que c'est le nombre d'événements qui compte et qu'il est au moins aussi important que l'intensité du passage.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Comment est-il encore possible, avec l'expérience du TGV Méditerranée, et celle du TGV Est, que RFF continue à refuser de prendre en compte les pics, le nombre d'occurrences, et continue à faire des prévisions totalement fantaisistes de trafic. Nous avons, par exemple, eu d'étonnantes prévisions sur Tours – Poitiers-Angoulême, ne tenant pas compte de l'éventuel Poitiers – Limoges.

Ceci pour dire que nous comprenons très mal qu'après un exposé aussi précis que celui de Monsieur DAUMAN, il soit encore possible de se contenter de décibels, en oubliant totalement la prise en compte de la gêne sonore, des pics, et de la fréquence.

Un dernier point aussi, il semble quand même que le logiciel de prévision, le fameux Mitra, ait été parfaitement adapté aux vitesses de moins de 250 à l'heure, mais il est totalement, même révisé, à côté de la plaque pour les fameuses basses fréquences qu'émettent les TGV à plus de 300 à l'heure.

Sur la propagation, j'aimerais bien que Monsieur DAUMAN aussi nous donne quelques tuyaux là-dessus. Quelqu'un qui se contente d'internet pour faire ses recherches, apparemment, il n'y a pas beaucoup d'études sur la propagation des basses fréquences et, là, RFF a été totalement incapable de nous dire autre chose que « on verra plus tard ».

Mme LARIVAILLE

Nous passerons la parole à RFF tout à l'heure. Monsieur DAUMAN, vous pouvez compléter.

M. DAUMAN

J'ai une lourde responsabilité. Je dirais que les éléments que j'ai pu recueillir étaient principalement liés à la circulation routière, non pas que ceux concernant les infrastructures ferroviaires étaient manquants, c'est que le circuit auquel je me suis adressé concernait la première. Mais, pour moi, les conditions sont assez similaires finalement parce que, sur une route, vous n'avez pas une circulation constante.

D'après les textes législatifs que j'ai pu consulter, seul le LAeq sur des périodes données est pris en compte. Je ne veux pas du tout me mêler de la discussion sur le plan technique, mais, en essayant d'avoir une position un petit peu neutre, je dirais que nous pouvons comprendre, dans ces conditions, que si les textes officiels se réfèrent au LAeq, les maîtres d'ouvrage emploient ce paramètre. Est-ce qu'il faut y ajouter d'autres choses ? Ça, c'est un autre problème, mais, au sens réglementaire, à ma connaissance, ce sont les seules choses que j'ai pu voir en terme d'obligation imposée par les pouvoirs publics.

Ceci étant, pour reprendre un tout petit peu la dimension que j'ai essayé de développer, c'est-à-dire les autres facteurs qui peuvent entrer en ligne de compte dans la gêne, je pense que le facteur temps est important. Quelque chose qui va se produire régulièrement n'aura pas le même impact que quelque chose qui sera transitoire et qui reviendra plus ou moins périodiquement. Peut-être qu'il faut essayer de réfléchir un petit peu là-dessus aussi et expliquer.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Moi, je suis un adepte de l'explication et je pense que, s'il y a une bonne isolation à la source, et si les gens sont suffisamment éloignés de la source, nous pouvons imaginer qu'un bruit de 55 – 60 décibels ne soit pas incommodant au point de ne plus pouvoir vivre. Il faut faire une différence, me semble-t-il, entre le bruit qui est irritant, agaçant, qui peut gêner, qui est si vous voulez « casse-pieds », et le bruit qui peut abîmer vos oreilles. Il y a beaucoup de bruits qui vous dérangent et qui ne dérangent pas les jeunes. Les mobylettes, c'est un exemple typique. Vous avez beaucoup d'adultes dont je suis qui se sentent agressés par un bruit de mobylette dont le pot d'échappement a été trafiqué, alors que les jeunes ne sont ni dérangés, et leurs oreilles ne sont pas abîmées par ce bruit.

Il y a le niveau de bruit et puis, vous avez le contexte ; vous avez certainement l'âge de la personne qui joue, vous avez le plaisir que la personne peut en tirer, le fait que c'est elle qui fasse le bruit, etc. Ce sont des facteurs que j'ai essayé, très brièvement, de présenter ; il ne faut pas le limiter au niveau de bruit, je crois que ça serait une erreur.

Mme LARIVAILLE

D'autres interventions.

M. DE TRAZ

André DE TRAZ, habitant près de Montmorillon. Il y a des courbes qui m'ont fortement intéressé et, en même temps, inquiété, ce sont les 4 courbes superposées. Vous avez dit, si j'ai bien compris, qu'il ne faudrait pas dépasser 65 décibels pour ne pas incommoder 80 % de la population, ce qui veut dire que nous considérons que les 20 % qui sont incommodés, ce n'est pas grave.

M. DAUMAN

Non, ce n'est pas tout à fait ça. A 65 décibels, si vous prolongez par une ligne verticale imaginaire passant par 65, vous voyez que le pourcentage de personnes qui sont peu gênées ou assez gênées ou très gênées augmente, c'est-à-dire que vous avez vraiment une pente qui grimpe à ce moment-là.

Ça suggère que cette valeur de 65 est probablement une valeur un petit peu clé. J'ai dit 65, mais c'est peut-être 64, c'est peut-être 66, je n'en sais rien, mais c'est autour de 65. Si nous transposons ces données qui sont relativement anciennes puisqu'elles ont été recueillies en France dans une étude de 1976, nous pouvons quand même admettre l'idée que, à partir de 65 décibels, vous allez avoir un nombre plus important de gens qui vont être indisposés.

M. DE TRAZ

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Il faut penser à ce qui se passe avant aussi, avant 65 décibels. Là, si je regarde bien, à 59, nous avons encore...

M. DAUMAN

Voilà, vous avez des personnes, effectivement, qui sont assez gênées. Je comprends votre point de vue, je le retournerai dans l'autre sens, c'est-à-dire qu'en fait, cette diapositive vous illustre la variété entre les humains : un même niveau peut être peu dérangeant ou beaucoup plus dérangeant selon les individus, selon leur personnalité, selon leur humeur, selon leurs soucis, etc.

M. DE TRAZ

Et selon l'habitude, c'est-à-dire que passer d'un secteur calme ou très calme à un secteur qui devient seulement relativement calme, c'est vraiment une nuisance.

M. DAUMAN

Absolument. Ce point a été rappelé dans les 2 tableaux que je vous ai montrés, où nous tenons compte du niveau sonore préalable, par exemple, à l'extension d'une route, à la mise en place d'un nouveau trafic ferroviaire. L'état antérieur, si je puis dire, a une influence là-dessus, c'est certain, de mon point de vue, sur un plan clinique.

Mme LARIVAILLE

Oui, Monsieur LANTRES.

M. LANTRES - Président du Comité TGV Réaction Citoyenne

Patrick LANTRES, Président du Comité TGV Réaction Citoyenne. Je vais être le mauvais petit canard, mais je critique l'organisation du débat de la CPDP, sans retirer les qualités de Monsieur DAUMAN. Je considère qu'il eut été préférable d'avoir un spécialiste du bruit ferroviaire. Nous restons très, très larges dans l'explication technique du bruit, très bien, mais il y a une grosse différence, Monsieur DAUMAN, vous le savez, mais vous ne le soulignez pas, entre le bruit routier et le bruit ferroviaire, c'est le phénomène d'émergence et, là, la gêne, elle est énorme. J'aurais apprécié qu'il y ait un spécialiste du bruit ferroviaire pour contrebalancer ce que Madame GUERRERO va bientôt nous dire, où tout sera très bien grâce à RFF, où nous n'aurons aucune gêne. C'est pour cela que je suis le mauvais petit canard, je critique un peu, non pas Monsieur DAUMAN, mais le choix.

Mme LARIVAILLE

J'ai noté. Cela dit, ce que nous avons souhaité, c'est effectivement une personnalité qui vienne parler du thème « bruit et santé » pour recadrer un petit peu tout cela. Il aurait fallu peut-être mettre quelqu'un plus spécialisé, après Monsieur DAUMAN, je pense. Je pense que l'intervention de Monsieur DAUMAN n'était pas inutile. Je n'ai pas entendu Madame GUERRERO encore, je ne dirai rien et, de toute façon, je n'ai rien à dire. Merci de vous intéresser au débat public. Madame ABONNEAU.

Mme ABONNEAU - Présidente du CCNTGV

Bonsoir. Sylvie ABONNEAU, Présidente du CCNTGV. Ma question s'adresse à Monsieur DAUMAN : vous avez dit tout à l'heure que le bruit intermittent était source de stress et donc, de difficultés à appréhender le bruit. C'est vrai que, si les représentants de RFF tiennent compte d'une moyenne lissée sur la journée, donc du LAeq, il n'en est pas moins vrai que, à chaque passage de rame, c'est 92 à 95 décibels que l'oreille humaine peut percevoir. Je ne sais pas quelle sera la cadence des rames sur le Poitiers - Limoges, mais, en ce qui concerne la LGV SEA, nous annonçons des rames toutes les 3 minutes. Je voudrais vous demander quel sera l'impact de rames toutes les 3 minutes à hauteur de 92 à 95 décibels sur la santé et quelles en seront ses conséquences ?

M. DAUMAN

Je me garderai de répondre parce que nous n'avons pas encore entendu les chiffres du maître d'ouvrage, donc je ne peux pas m'avancer là-dessus.

Si je m'inspire de l'exemple des aéroports où il y a des cadences qui se rapprochent de celle que vous décrivez, c'est vrai que les problèmes de santé sont souvent plus importants. Par exemple, il y a eu des phénomènes dépressifs qui ont été décrits, il y a eu des phénomènes de forte anxiété qui ont été décrits. Dans certaines régions très proches d'aéroport en Angleterre, il y a eu un taux plus élevé d'infarctus qui a été décrit. Mais peut-être que nous ne sommes pas tout à fait dans les mêmes niveaux sonores.

Je ne veux pas du tout me défilier par rapport à votre question, mais je vais attendre d'avoir les chiffres officiels - je les attends un peu comme vous - avant de me prononcer parce que 92 décibels, ça me paraît beaucoup. Si c'est 92 décibels avec, après, une protection, après mise en place d'écrans, ce n'est pas la même chose que si c'est 70 ou 75. Je ne connais pas les chiffres exacts, je vais les découvrir en même temps que vous et, jusque-là, ça m'est un peu difficile de donner un avis qui est tout à fait personnel et qui n'a aucun caractère officiel.

Mme LARIVAILLE

Bien. Nous allons passer tout de suite la parole à Madame GUERRERO de RFF.

« Le bruit » : intervention du maître d'ouvrage

Mme GUERRERO

Je vais essayer de répondre au maximum aux questions qui ont été posées. J'avais quand même prévu un certain nombre de ces questions, je pense que vous allez trouver un certain nombre de réponses, je l'espère, et nous pourrons encore en discuter au cours du débat. Il m'a été demandé, effectivement, en 10 minutes, de présenter ce qu'est le bruit ferroviaire ; vous n'aurez pas un cours sur le bruit ferroviaire, même si cela nécessiterait effectivement de passer beaucoup plus de temps pour bien l'appréhender, sur la réglementation en cours et sur les mesures que met en place RFF pour limiter le bruit ferroviaire.

Je voudrais rappeler quand même que nous nous basons bien sûr sur un nombre d'études important, depuis très longtemps, à la fois sur les phénomènes d'émission du bruit et de propagation du bruit ferroviaire puisque, là, il faut effectivement toujours travailler sur les deux notions d'émission et de propagation. Ces études ont quand même permis de faire des progrès importants ces dernières années, même s'il reste encore du chemin à faire, je le conçois.

Qu'est-ce que le bruit ferroviaire ? Nous avons identifié, au cours de ces études, 4 sources principales du bruit ferroviaire, et la prédominance varie en fonction de la vitesse de circulation.

- Tout d'abord, vous avez le bruit de traction qui, lui, est prédominant aux vitesses les plus réduites. Là, vous allez plutôt entendre le bruit des ventilateurs, le bruit de la climatisation, la chaîne de traction, le fonctionnement des auxiliaires, etc.
- Deuxièmement, vous avez le bruit de freinage.
- Troisièmement, vous avez le bruit aérodynamique qui, lui, est prépondérant au-delà de 320 kms / heure.
- Quatrièmement, vous avez le bruit de roulement qui, lui, est dominant aux vitesses actuelles.

Rien que sur ces 4 sources, nous pourrions y passer beaucoup de temps. Malheureusement, là, je ne pourrai pas développer davantage.

Après, il y a le mécanisme de génération du bruit et notamment du bruit de roulement puisque c'est lui qui sera essentiellement perçu dans le cadre d'un TGV circulant à 300 - 320 kms / heure. Vous avez d'abord un phénomène d'excitation qui est dû au contact entre la roue et le rail et qui va dépendre de la rugosité du rail et de la roue, qui va dépendre du type de train, qui va dépendre du nombre de train et puis, bien évidemment, de la vitesse de circulation. Ça, c'est le premier mécanisme, c'est donc l'excitation liée au contact au rail.

Ensuite, vous avez la réponse vibratoire de ces deux éléments et le rayonnement acoustique des composants.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Troisièmement, vous avez la propagation du bruit dans l'environnement en fonction, en fait, de la configuration du site.

Chaque type de train possède ce que nous appelons une signature acoustique qui correspond, en fait, à l'émission du bruit à sa source même, et qui dépend de la vitesse d'apparition – disparition du bruit, du niveau maximal du bruit et du temps d'exposition au bruit.

Ces signatures, qui sont d'ailleurs rentrées dans le fameux logiciel Mitra dont vous parliez tout à l'heure pour pouvoir modéliser le bruit, ont une valeur statistique. Elles portent sur un échantillon de matériel roulant d'une même série, dans des conditions d'exploitation commerciale classiques.

Là, vous avez 2 graphiques qui vous sont présentés et qui présentent la signature acoustique des 3 grands types de matériels que sont les TGV, le matériel Corail et le matériel fret sur lesquels nous avons indiqué la longueur, le nombre de voitures qui composent ces différentes catégories. Sur ces graphiques, en abscisse, vous avez le temps d'apparition du bruit et, en ordonné, le niveau de bruit.

Nous avons présenté deux graphiques ; cela représente 2 configurations distinctes. Sur le graphique en haut à droite, c'est une comparaison du niveau de bruit de ces 3 types de train, mais à vitesse égale, c'est-à-dire que, là, nous avons pris une vitesse de 100 kms / heure. Ça permet de voir qu'un TGV, à vitesse égale, est moins bruyant que les autres types de matériel, et sur une durée plus courte.

En revanche, si vous prenez le graphique en bas à gauche, là, nous avons, en fait, affecté la vitesse propre, la vitesse commerciale propre à chaque type de matériel. Là, le TGV est pris à 300 kms / heure, le Corail à 160 kms / heure et le train fret à 100 kms / heure. Nous voyons que, là, effectivement, le niveau de bruit du TGV est plus important, est plus élevé que le niveau de bruit des autres types de matériel, mais également sur une durée plus courte. D'ailleurs, vous avez deux petites pointes qui représentent, en fait, le passage des 2 motrices.

RFF s'est fixé 3 axes pour lutter contre le bruit ferroviaire :

1. un axe préventif,
2. un axe curatif,
3. un axe tourné vers l'innovation.

➤ Le volet préventif

Dans le domaine de la prévention, le risque de nuisance acoustique est pris en compte le plus en amont possible des projets, dès le stade du débat public puisque nous en discutons et nous essayons de présenter et de fournir un maximum d'informations, parce que nous considérons que c'est une dimension qui fait parti intégrante de la conception du projet et qu'il faut vraiment prévenir ce risque de gêne acoustique le plus tôt possible.

La limitation du bruit des projets est encadrée par la réglementation française, nous devons nous appuyer dessus, nous sommes maître d'ouvrage, nous sommes dépendants d'une réglementation qui, elle, est établie, comme le disait Monsieur DAUMAN, à partir de niveaux de bruit et ramenée à deux périodes, à savoir,

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public à l'heure actuelle, le LAeq jour (6 heures – 22 heures) et le LAeq nuit (22 heures – 6 heures). Il correspond à l'intensité d'énergie sonore produite rapportée à une période donnée. Là, c'est le même tableau, évidemment, que celui de Monsieur DAUMAN. Je ne réinsisterai pas dessus.

De façon réciproque, afin de limiter le bruit dans les constructions bâties nouvelles qui vont se construire le long des infrastructures existantes, il existe également une réglementation puisque le réseau ferré existant est classé en fonction de son niveau d'émission de bruit, de façon à permettre aux maîtres d'ouvrage des bâtiments qui doivent se construire en bordure d'infrastructures de prévoir les dispositifs constructibles pour limiter le bruit à l'intérieur de ces nouvelles constructions.

Le dernier aspect du volet préventif est relatif à la participation de RFF à l'élaboration des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, en application de la directive 2002-49.

Je vais faire un bref rappel sur les objectifs de cette directive et sa mise en œuvre. La directive 2002-49 sur l'environnement, en fait, ne s'applique pas aux projets, mais a la vocation :

- de définir, à l'échelle de l'Union Européenne, une approche commune, de façon à éviter ou prévenir les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement ;
- d'évaluer, au niveau européen, les niveaux sonores globaux actuels émis par les transports ou ceux provenant aussi de l'activité d'installations classées soumises à autorisation auxquels sont exposés les êtres humains dans les espaces bâtis, les parcs publics et autres lieux calmes ;
- de définir un indicateur commun à l'ensemble des états membres qui est le fameux LDEN « Level Day Evening Night » et également le LNight qui, lui, ne s'intéresse qu'à la partie nocturne. Le LNight est identique au LAeq 22 heures – 6 heures actuel. En revanche, le LDEN introduit, lui, une période nouvelle qui est la période de soirée, qui va de 18 heures à 22 heures, mais également une pondération puisqu'il y a une pondération de 1 pour la partie acoustique de jour, une pondération de 5 sur la partie de soirée et une pondération de 10 affectée au niveau de bruit de nuit.

Cette directive a été transposée en droit français cette année, à une ordonnance qui date de 2004 ; le décret d'application a été proposé le 24 mars 2006 et puis, un arrêté a été publié en avril. C'est donc une réglementation très récente.

Elle s'applique à quoi en matière de réseau ferroviaire ? Elle s'applique aux grandes infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30.000 circulations de train, et elle s'applique à l'intégralité du réseau ferroviaire à l'intérieur du périmètre des agglomérations de plus de 100.000 habitants ; ce n'est donc pas la totalité du réseau ferroviaire qui y est soumis. Elle s'intéresse également au réseau de transport urbain guidé, tel que le tram et le métro.

Les types d'informations que la directive demande à l'Etat français de fournir, c'est un ensemble de représentations graphiques et de données numériques établies en LDEN et en LNight, à petite échelle, c'est-à-dire au 25 millième, et sur la base d'informations les plus récentes concernant à la fois le trafic, le niveau d'émission des

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public trains et puis, la structure de la voie. Pour l'instant, aucune valeur limite en LDEN ou LNight n'a été définie.

➤ Le volet curatif

Maintenant, nous allons passer au volet curatif des axes d'intervention pour la lutte contre le bruit de RFF. Là, ils relèvent de la politique de lutte contre le bruit, qui vise à résorber, en fait, les situations acoustiques critiques existantes créées antérieurement à la mise en œuvre de la loi « bruit ». En ce sens, RFF participe à l'ensemble des observatoires du bruit des transports terrestres. Nous avons établi l'ensemble de la cartographie des zones de bruit critique ferroviaire, ce qui concerne à peu près 12.000 kms de voie. Nous avons démarré la cartographie des bâtiments points noirs du bruit depuis 2005.

En parallèle, il y a un certain nombre d'opérations de résorption de ces points noirs du bruit qui ont été déjà engagées. 70 communes sur le territoire national sont concernées. Les opérations sont cofinancées à hauteur de 50 % Etat – RFF et 50 % collectivités territoriales.

Bien entendu, de nombreuses solutions techniques existent pour limiter le bruit chez les riverains. Les dispositifs de réduction de bruit à la source, évidemment, sont privilégiés parce qu'ils sont plus efficaces et ils permettent, effectivement, de faire profiter le maximum de riverains. Ils concernent à la fois l'infrastructure et le matériel roulant puisque l'origine du bruit ferroviaire, comme nous l'avons vu tout à l'heure, c'est bien le contact roue – rail, donc c'est bien sur les deux qu'il faut agir.

Pour ce qui concerne l'infrastructure, nous pouvons agir, premièrement, au niveau de la conception technique du projet, soit par mesure d'évitement des zones bâties, soit en privilégiant les passages en déblai, etc. Nous pouvons agir également au niveau de la structure de la voie : pour les LGV, c'est systématique puisque, là, nous faisons appel à de longs rails soudés qui sont beaucoup moins bruyants que les rails courts. Nous avons aussi la mise en place de traverses en béton qui permettent des gains substantiels en matière de décibels. Nous pouvons aussi réaliser des protections dites actives de type écran acoustique ou merlon anti-bruit qui permettent des gains acoustiques pouvant aller jusqu'à 9 – 10 – 11 – 12 dba.

Par ailleurs, il y a des dispositifs complémentaires qui sont mis en place, soit en complément des protections à la source, soit dans le cadre d'habitations isolées ; ce sont les protections de façade où, là, nous isolons les fenêtres.

En ce qui concerne le matériel roulant, des gains acoustiques importants ont déjà été enregistrés par des mesures. Ils sont évalués à peu près à 10 dba sur les TGV en 10 ans et à des vitesses comparables. Entre les rames oranges que nous avons connues au démarrage des TGV et les rames actuelles, il y a un différentiel de 10 dba à la source.

C'est le cas également du matériel Modhalor qui est utilisé pour l'autoroute ferroviaire, avec des gains estimés à 6 dba. La limitation, en fait, du bruit, fait parti du cahier des charges du matériel ; à chaque fois qu'un matériel roulant nouveau doit être lancé, l'appel d'offres comprend des limitations en matière d'acoustique.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Il y a une troisième chose, c'est la mise en place de semelles de frein en matériau composite qui remplace les matériaux en fonte et qui permet des gains de l'ordre de 5 à 10 dba sur le matériel voyageur et fret. D'ailleurs, les récentes directives d'interopérabilité ferroviaire intègrent cette nouvelle technologie et ont permis d'élaborer la limitation, les nouveaux seuils à respecter en matière d'émission des bruits du matériel.

Là, vous avez un exemple sur le niveau de bruit généré pour une LGV mise au niveau du terrain naturel à 25 m de la voie, pour un trafic de 100 TGV par jour, ce qui ne sera pas le cas sur Poitiers - Limoges. Vous avez effectivement la distance, à 25 m, à 50 m, et vous voyez la diminution du niveau de bruit en fonction de la distance. En dessous, nous avons fait figurer la même implantation, mais avec la construction d'un merlon de 3 m de haut, avec une pente de 45 % ; là, nous avons un gain en moyenne de 9 à 10 dba suivant la distance.

➤ Un axe tourné vers l'innovation

Le troisième axe, c'est celui de l'innovation, ce qui montre que nous essayons toujours d'améliorer le niveau acoustique de nos infrastructures. RFF pilote actuellement 3 projets de recherche qui sont déjà bien avancés :

- Un projet concerne les bruits des triages parce qu'il y a des bruits de crissement extrêmement importants et très aigus sur les bruits des triages ; nous avons donc lancé un programme de recherche spécifique sur ces sites ;
- Un projet de recherche vient d'aboutir sur le bruit des ponts métalliques parce que ce sont des bruits particuliers. Le logiciel Mitra l'intégrait mal, nous affectons simplement une pondération, mais nous le modélisons mal. Là, nous avons modélisé ces ponts métalliques et, surtout, nous avons cherché à trouver des solutions qui soient plus maîtrisées et surtout plus opérationnelles financièrement, plutôt que d'avoir recours à la reconstruction totale d'un pont ;
- Il y a les projets européens Silent Freight et Silent Track au cours desquels nous avons testé un grand nombre de dispositifs sur l'infrastructure elle-même et sur le matériel roulant, de façon à rechercher les solutions à la source pour limiter le bruit. Là, ça nous a permis de montrer que le dispositif qui serait le plus prometteur serait les absorbeurs sur rail qui permettraient un gain de l'ordre de 3 à 5 dba.

Vous voyez bien qu'en fait, pour travailler sur le bruit, pour limiter et lutter contre le bruit ferroviaire, nous n'agissons pas sur un seul phénomène, nous recherchons vraiment toutes les solutions, que ce soit sur l'infrastructure, sur le matériel, sur le chemin de propagation, etc. Je vous remercie de votre attention.

Mme LARIVAILLE

Merci Madame. Des questions à Madame GUERRERO ? Oui, Madame.

Mme CHANIAL – Présidente des « Amis de la Terre Poitou »

Françoise CHANIAL, des « Amis de la Terre Poitou ». Ce n'est peut-être pas prévu de poser ce genre de question, mais comme je ne vois pas à quel moment la poser, je la pose maintenant : pouvez-vous nous donner à titre de comparaison les données acoustiques concernant le pendulaire et, accessoirement, est-ce que quelqu'un peut nous dire pourquoi la technique du pendulaire n'a pas été retenue ?

Mme LARIVAILLE

La question est claire. Madame GUERRERO, avez-vous une réponse ?

Mme GUERRERO

Je n'ai pas de réponse sur le niveau de bruit comparé entre le TGV pendulaire et le TGV classique.

Mme LARIVAILLE

Monsieur SALIN, en revanche, vous pouvez répondre sur la deuxième question.

M. SALIN

Sur la deuxième partie de la question concernant le pendulaire, le projet du pendulaire, lors du CIADT du 18 décembre 2003, n'a pas été poursuivi au motif que, en terme de gain de temps généré par ce projet, le gain de temps n'était pas celui que nous attendions du fait que la pendulation n'a vraiment d'intérêt que sur des sections qui sont sinueuses et importantes.

Or, il se trouve que, sur la ligne sur laquelle devait être mis ce matériel, des rames de TGV qui étaient transformées pour penduler, le gain de temps n'était pas celui que nous attendions. Pourquoi ? Parce que, entre Paris et Limoges, nous avons une infrastructure d'un très bon niveau technique puisque, sur quasiment 75 % du linéaire, nous circulons à 160 et que, sur environ 120 kms, nous circulons déjà à des vitesses de 200 kms / heure. Si vous voulez, le gain de temps généré était faible ; il était, à titre d'illustration, de 8 minutes pour Châteauroux et de 16 minutes pour Limoges ; la moitié du temps, sur Limoges, était due à la pendulation.

Mme CHANIAL

Ce n'est pas du tout la question. Vous me répondez sur Paris – Limoges. Moi, je vous parle de Poitiers – Limoges.

M. SALIN

Le pendulaire, à ma connaissance, n'a été envisagé que sur la ligne Paris – Limoges. A aucun moment, le pendulaire n'a été envisagé sur une autre ligne.

Richard ROUSSEAU, Directeur Régional Centre-Limousin, Réseau ferré de France

En complément, je peux répondre, qu'il y a eu, cela remonte à 5 ou 6 ans, des réflexions, sur la pendulation éventuelle de certains TER. Un examen avait été fait par un cabinet qui avait été sollicité par le Conseil Régional Poitou – Charentes à l'époque, et il avait été constaté que la seule ligne où une expérimentation pouvait être tentée de TER pendulaire, c'était sur la relation d'Angoulême – Saintes, vers Royan. Il y a eu, d'ailleurs, il y a 4 ou 5 ans de cela, une expérimentation d'un X-TER sur un certain nombre de lignes en France, et il a été expérimenté sur cette ligne-là, l'espace d'une ou deux journées.

Le problème très clair, c'est que les gains de temps qui pouvaient être générés sur la ligne qui est, d'après des experts complètement extérieurs à RFF et la SNCF, la ligne la plus typique pour l'utilisation du pendulaire au niveau du TER, c'est-à-dire la ligne dont je vous parle Angoulême – Saintes, le gain de temps n'était que de quelques minutes avec une complexité du dispositif du matériel concerné.

M. JOLLIVET

Et le bruit ?

Richard ROUSSEAU

Concernant le bruit, je fais la référence par rapport à un X TER pendulaire, c'est la même chose, je crois, sur le TGV : vous avez un engin qui a un système de suspension légèrement différent. Par ailleurs, le X TER pendulaire freinait comme un X-TER en faisant le même bruit, les moteurs faisaient le même bruit qu'un autre X-TER, à vitesse équivalente. Ce n'est pas parce que vous réglez différemment la suspension d'une voiture qu'elle va faire un bruit aérodynamique ou un bruit de freinage différent.

Nous n'avons pas les éléments, mais, sur un TGV qui roulerait à 200 à l'heure puisque, dans l'hypothèse POLT, la limitation était à 220 à l'heure, qu'il soit pendulé

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
ou qu'il ne soit pas pendulé, ce n'est pas le réglage de la suspension qui fait que le
bruit généré est différent.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur ABONNEAU.

M. ABONNEAU

Je voudrais poser une question à Madame GUERRERO. Pour le bruit, c'est toujours la réglementation, nous appliquons la réglementation, d'accord. En matière de réglementation, nous pouvons faire mieux que la réglementation. Quand nous faisons construire une maison, il y a une réglementation qui doit s'appliquer, mais on peut faire mieux que la réglementation.

Tout à l'heure, vous nous avez fait voir un schéma et, à chaque fois, vous nous faites voir ce genre de schéma, avant et après, mais avec les moyennes en LAeq. Moi, ce que je voudrais qu'on voit, c'est le bruit instantané à 25 mètres, le LMax, c'est ça qui est intéressant pour les gens. Pourquoi vous faites toujours voir la moyenne ? Faites nous voir, en milieu ouvert, ce qu'est un TGV qui passe sur une ligne en section plane. Ce n'est pas tout à fait pareil si c'est encastré ou en déblai. C'est ce qui nous intéresse, de voir à 25 - 30 - 40 - 50, même à 100 mètres, ce que donne un TGV en bruit instantané. A chaque fois, vous nous refitez toujours le même graphique.

Mme GUERRERO

Sur la directive européenne, la directive européenne existe, elle est donc applicable immédiatement, mais elle n'est pas applicable au projet. Sa vocation, c'est de faire une cartographie stratégique pour l'Europe. N'espérez pas de cette directive européenne une application sur les LGV. Je crois que, là, le débat ne se place pas à ce niveau-là.

Après, vous avez, par contre, les directives européennes sur l'interopérabilité ferroviaire où, là, il y a effectivement une directive sur le bruit, le bruit à grande vitesse.

M. ABONNEAU

Vous ne répondez pas à ma question. Je le sais ça, nous le savons, vous nous l'avez répété x fois. Pourquoi vous ne pouvez pas faire mieux que la réglementation actuelle ?

Mme GUERRERO

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
J'ai répondu donc à votre premier point. Le deuxième point, effectivement, c'est la réglementation. Nous, en tant que maître d'ouvrage, nous appliquons les règles que nous fixe l'Etat et notre tutelle. Nous n'allons, effectivement, pas au-delà de la réglementation.

Après, il peut y avoir des cas particuliers, et des sites en particulier. Il peut y avoir des configurations où, par exemple, si nous avons un volume de matériaux excédentaires, nous pouvons faire des aménagements spécifiques, mais, effectivement, nous n'irons pas au-delà de la réglementation, à moins qu'il y ait des participations financières autres que celles de RFF. Nous sommes maître d'ouvrage, nous appliquons la réglementation que nos tutelles nous fixent.

Ensuite, sur le troisième point, les niveaux de bruit à 25 mètres et ce que vous appelez L_{Amax}, vous avez eu tout à l'heure la signature acoustique, elle était à 25 mètres sur un terrain naturel et à 1,50 mètre de hauteur. Nous avons bien donné l'information, c'était le graphique que je vous ai montré tout à l'heure.

Quatrième point, sur le bruit instantané, je vous retourne un peu la question : qu'est-ce que le bruit instantané ? Est-ce que c'est le bruit sur 125 millisecondes et c'est le bruit maximum qu'il peut y avoir ? Avec un matériel un peu moins bien réglé un jour, parce que ça arrive, nous avons un niveau de bruit plus important un jour que l'autre ? Est-ce que c'est le bruit rapporté à une seconde ? Est-ce que c'est le temps d'exposition sur 6 secondes ? Déjà, là-dessus, le comité scientifique n'est pas en accord, c'est-à-dire que, pour l'instant, nous ne savons pas quel est l'indicateur en matière événementiel, c'est-à-dire un indicateur court, qui serait le plus révélateur de la gêne.

Là, pour l'instant, toutes les enquêtes et toutes les études qui ont été menées par, notamment, l'Institut National de Recherche sur les Transports et sur la Sécurité, l'INRETS qui est tout à fait indépendant, toutes les recherches ont abouti ; en fait, il fallait prendre à la fois en compte le bruit maximum, évidemment, l'occurrence, c'est-à-dire le nombre de fois que ce bruit allait revenir dans la journée et qu'il fallait rapporter à une période qu'ils ont séparée en deux. Là, sur cette base-là, ils ont mené des enquêtes de sensibilité auprès de la population qui ont permis de démontrer que le L_{Aeq} était le meilleur indicateur.

Nous, nous ne pouvons nous appuyer que sur les travaux des scientifiques ; nous, nous ne sommes pas scientifiques nous-mêmes, nous sommes des maîtres d'ouvrage. Et la réglementation a été bâtie sur ces enquêtes.

Maintenant, il y a d'autres enquêtes qui sont menées. Bien sûr, la connaissance évolue. Si cette connaissance va vers l'intérêt d'utiliser un indicateur événementiel et que des enquêtes nous montrent que cet indicateur en supplément permettrait de mieux représenter la gêne, nous l'intégrerons à ce moment-là, mais, pour l'instant, nous ne disposons pas de données en ce domaine, ni d'études épidémiologiques vraiment sérieuses ni sur le niveau de bruit maximum à respecter, ni sur l'occurrence parce que, effectivement, à partir du moment où nous prenons un L_{Amax}, finalement, il est tolérable une fois, mais combien de fois, finalement, nous pouvons supporter que ce L_{Amax} revienne ? Est-ce que c'est 8 fois par nuit ? Est-ce que c'est 10 fois par nuit ? Est-ce que c'est 15 fois par nuit ? Là, très peu d'études nous permettent de le dire. Quand nous aurons des bases scientifiques reconnues, nous pourrons...

M. ABONNEAU

Vous ne répondez jamais aux questions que l'on vous pose. Je ne vous parle pas d'études, moi, je vous parle de faire voir un schéma, un schéma avec le bruit que fait un TGV à 25 mètres, un bruit instantané à 25, 30, 40, 50 et 100 mètres. Dans vos documents, vous faites voir le bruit d'un camion ; pourquoi vous ne faites pas voir le bruit d'un TGV ? C'est simple comme question. Pourquoi vous ne faites pas voir ce genre de schéma ? Je ne suis pas un spécialiste du bruit. Moi, ce que je veux, c'est que vous fassiez voir un schéma pour que les gens comprennent.

Mme LARIVAILLE

Nous pouvons peut-être demander à Monsieur DAUMAN s'il a quelques commentaires.

M. DAUMAN

Je vais revenir un instant à la circulation routière. Je crois savoir qu'en matière de circulation routière, il y a des modèles. Je suppose que vous avez aussi des modèles.

Mme GUERRERO

Bien sûr.

M. DAUMAN

Quels sont les paramètres que vous faites varier dans vos modèles ?

Mme GUERRERO

Il y a différents paramètres. Il y a évidemment les paramètres d'émission, c'est-à-dire le type de train, la circulation, le trafic, la vitesse du train, les conditions météo. Jusque-là, je parlais essentiellement d'émission et puis, après, il y a tout le chemin de propagation. Là, les paramètres qui sont rentrés, ce sont les conditions météorologiques, c'est la topographie, ce sont tous les obstacles qui peuvent exister entre la source et le récepteur.

Que ce soit en matière de bruit ferroviaire ou en matière de bruit routier, ce sont les mêmes types de modèle. Le logiciel s'appelle Mitra, Mitra Fer et Mitra Route, sauf qu'il s'appuie sur une norme qui est, dans un cas, la norme routière et puis, il y a une norme ferroviaire qui, elle, prend en compte les spécificités du ferroviaire, notamment la réverbération caisse-écran qui n'existe pas en matière routière. C'est le même type de modèle, c'est le même chemin de propagation, sauf que la source de bruit n'est pas la même.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Ceci dit, en route, c'est aussi le contact pneu - route ; les mécanismes sont les mêmes, sauf qu'il y a des spécificités entre la route et le ferroviaire parce que ce n'est pas le même type de matériel, ce n'est pas le même type d'infrastructure. Effectivement, ce sont les paramètres pris en compte dans les modèles et les modèles se basent sur la réglementation, bien sûr, et donc les calculs des LAeq. Ce dont je parlais tout à l'heure, c'est la signature acoustique du matériel et c'est rentré dans la modélisation.

M. DAUMAN

C'était cela, me semble-t-il, la question de Monsieur. Vous avez montré un schéma qui, pour moi, était tout à fait explicite, le schéma du bas avec 3 couleurs différentes, grande vitesse en bas et petite vitesse en haut. Là, nous voyons que, sur le TGV, la courbe verte, à vitesse normale, usuelle, celle qui sera la sienne la plupart du temps, sauf erreur de ma part, nous ne sommes pas loin de 90 ou un peu plus. La question que, me semble-t-il, posait Monsieur, c'est « que deviennent ces 90 ou ces 95 ? » parce que, cela, je suppose que c'est sans aucun traitement.

Mme GUERRERO

Bien sûr. De toute façon, l'émission du bruit, à partir du moment où nous posons un écran qui permet des gains de 10 décibels, que ce soit à la réception ou à l'émission, il y aura toujours un gain de 10 décibels.

Vous dites que c'est 100 décibels, mais c'est vraiment le bruit maximum, c'est-à-dire que c'est le bruit sur 125 millisecondes ; ce n'est pas le bruit sur une seconde, ni sur 6 secondes. Sur 125 millisecondes, il va y avoir le bruit maximum qui va être autour de 98 dba, mais c'est sur 125 millisecondes.

Mme ABONNEAU

Multiplié par x fois.

Mme GUERRERO

Je crois que, sur Poitiers - Limoges, c'est 22 TGV par jour ; 125 millisecondes multipliées par 22 TGV, nous sommes très loin des 5 heures d'exposition dont parlait Monsieur DAUMAN tout à l'heure.

Mme LARIVAILLE

Vous essayez d'être un petit peu plus brève dans vos réponses.

Mme GUERRERO

Il y a une demande d'information et c'est vrai que le bruit, en général, c'est très difficile à expliquer.

Mme LARIVAILLE

C'est vrai. Madame ABONNEAU.

Mme ABONNEAU

Merci. Simplement pour préciser un petit peu la pensée de Monsieur ABONNEAU, c'est qu'en fait, sur les graphiques que vous présentez, vous présentez toujours des trains qui circulent en terrain plat, avec une protection avec un merlon. Là, vous êtes à 64 décibels avant protection, 54 décibels après.

Pour les non-initiés, d'une certaine façon, ça fausse les informations parce que les personnes qui voient 54 décibels après protection, en terrain plat, sachant que ça fait beaucoup plus de bruit quand on est en hauteur, 54 décibels, c'est très bien quand on sait que la législation française oblige des protections à partir de 60 décibels parce que, en dessous de 60 décibels, par rapport à la santé, ça n'a pas beaucoup d'incidence.

Par contre, vous présentez en LAeq. Là, ça montait jusqu'à 100 décibels et, si nous suivons votre raisonnement, moins 10 décibels, ça va quand même faire du 90 décibels à chaque fois. Ce n'est pas représentatif de ce qui va se passer réellement sur le terrain et de ce que les riverains vont réellement percevoir. Ça, c'est ma précision par rapport à ce qui a déjà été dit.

Maintenant, vous présentez toujours des protections terrain plat. J'aimerais savoir quelles sont les possibilités qui vous sont offertes pour pouvoir garantir les riverains contre le bruit quand il s'agit d'un passage en viaduc ; Cela a aussi une autre répercussion au point de vue bruit. Qu'est-ce que vous proposez pour protéger les riverains d'un passage en viaduc de trains, sachant qu'il y aura caisse de résonance dans la vallée ? Je voudrais bien savoir qu'est-ce que vous êtes capables d'apporter comme solution.

Mme GUERRERO

Je vais essayer d'être brève. J'ai apporté un schéma ici où nous voyons d'autres configurations, en déblai, en remblai. Là, vous avez la réponse : un TGV qui est aménagé, non pas sur un terrain plat, mais sur une configuration à remblai, vous avez bien la comparaison par rapport au terrain naturel.

D'autre part, un passage en viaduc ou en remblai, de toute façon, c'est une question de hauteur. Si le niveau de bruit est dépassé, nous pouvons mettre en place des écrans anti-bruit sur un viaduc, nous le faisons couramment. C'est un dispositif en soi. Sur du terrain naturel comme cela ou sur un viaduc, il existe des écrans anti-bruit. D'ailleurs, pour les ponts métalliques, je me demande s'il n'y a pas une photo

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public sur un pont avec un écran anti-bruit. Nous sommes en pleine zone urbaine, nous sommes à Enghien-les-Bains, avec un viaduc qui est à 5 mètres de hauteur, et il y a une mise en place d'écrans acoustiques.

Mme LARIVAILLE

Monsieur LANTRES.

M. LANTRES

Je vais être bref. Pour aider Madame GUERRERO parce que je sens qu'elle est un peu perdue, pour information, la différence entre le LAeq et le LAmx, c'est entre 27 et 28 décibels. Ce sont des chiffres qui ne sont pas inventés, ce sont des chiffres qui ont été relevés sur le TGV Méditerranée.

Mme GUERRERO

Oui, autour de 20 dba, tout à fait.

M. LANTRES

Pourquoi il faut que ça soit moi qui le dise ? Pourquoi vous ne le dites pas ?

Autre point : il y a quelque chose qui me chiffonne, c'est que vous dites « la législation, nous nous retranchons derrière la législation », c'est très bien, donc, derrière, nous ne parlerons que de LAeq, mais « nous ne savons pas sur quelle autre base nous pourrions partir pour faire un autre calcul et ne pas faire le LAmx ». Je voudrais juste vous préciser qu'il existe le LAeq temps de passage.

Mme GUERRERO

Oui.

M. LANTRES

C'est bizarre parce que vous n'en parlez pas. Nous avons l'habitude avec RFF, c'est du « mensonge par omission ». Il y a juste une chose, c'est que cette notion de LAeq temps de passage qui se rapproche beaucoup du LAmx est dans l'application de la directive, la transposition de la directive européenne sous le droit français ; ce LAeq temps de passage est mis en exergue. C'est Nelly OLIN qui nous l'a écrit ; elle a dit que la SNCF et RFF travaillaient sur le LAeq temps de passage. Je vous propose d'y travailler et de citer, quand vous parlez de cela, le LAeq temps de passage avec la signature, etc.

Mme GUERRERO

Tout à l'heure, j'ai bien parlé de ces 3 indicateurs ; nous pouvons, effectivement, travailler sur l'indicateur événementiel, mais est-ce que c'est sur 125 millisecondes, 1 seconde ou 6 secondes ? J'en ai bien parlé tout à l'heure, nous sommes donc bien au courant. Effectivement, ce qu'il y a, c'est faire le choix entre ces 3 indicateurs qui sont complètement différents. Ça, c'est un premier point.

Deuxièmement, effectivement, la directive européenne, elle impose un indicateur commun qui est le LDEN et le LNight. Dans son annexe 6, elle dit « libre choix aux Etats membres d'utiliser d'autres indicateurs et, notamment, en matière de ferroviaire, vous pourrez utiliser le LAmax ». L'Etat français n'a pas transposé cette indication, cette recommandation dans les textes. Même le Ministère de l'Environnement ne dispose pas des éléments lui permettant de mettre en place un indicateur événementiel avec des seuils, ce qui n'empêche pas que nous puissions y réfléchir dessus puisque nous avons quand même des courbes, des signatures acoustiques, nous avons un certain nombre d'éléments, mais, moi, j'attends avec impatience des études épidémiologiques qui permettraient d'intégrer à la fois l'événement au moment où il se produit, mais aussi le nombre d'événements parce que, comme le disait tout à l'heure Monsieur DAUMAN, c'est aussi le nombre. Ce qui va provoquer la gêne et un effet sur la santé, c'est la dose reçue sur l'ensemble de la journée ou de la nuit. Après, effectivement, vous avez des doses événementielles et, même là, la médecine dit bien « effectivement, c'est la dose perçue sur la journée ».

Mme LARIVAILLE

Monsieur JOLLIVET s'impatiente.

M. JOLLIVET

Une question très courte : est-ce que vous pouvez répondre à la question déjà posée sur les basses fréquences et sur leur prise en compte ou l non par Mitra. Vous avez cité les absorbeurs sur rail, etc. ; vous savez pertinemment que tout cela, c'est très beau, mais ça concerne le bruit du roulement et ça n'a qu'une incidence à la marge sur la nuisance du TGV qui vient du bruit aérodynamique. Est-ce que la propagation de ces basses fréquences est prise en compte ?

Deuxième remarque : en ce moment, nous ne faisons pas beaucoup de bruit pour rien. Est-ce qu'il n'y a pas une petite erreur d'aiguillage dans la mesure où nous n'avons pas encore comparé les méfaits inévitables, malgré votre très bonne volonté, votre grande compétence, des nuisances sonores du TGV éventuel entre Poitiers et Limoges, avec le très peu de bienfaits des 350 kms / heure ? J'attends toujours qu'on me démontre qu'il est vital, à l'aube du 21^{ème} siècle, de mettre Limoges à 2 heures de Paris par Poitiers et non pas à 2 heures 12 de Paris par Montluçon.

Une fois encore, vous n'appliquez pas le principe de précaution, vous savez très bien qu'il y a une marge d'inconnu considérable dans cette histoire de propagation du bruit et des vibrations à 350 à l'heure. Là, nous avons droit au principe de précaution, nous

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
avons le droit d'attendre et de savoir régler les problèmes avant de se lancer dans ce type d'infrastructure.

Dernière petite remarque, l'expérience montre que les protections, les écrans sur viaduc, vous savez les faire, sans doute, mais vous ne les proposez pas et vous ne les faites pas. Nous avons entre Tours et Angoulême plusieurs rivières importantes qui vont être traversées par des viaducs sans aucune protection parce que RFF nous dit « ce n'est pas utile de mettre des protections et, surtout, ça empêcherait les voyageurs de profiter de la vue remarquable sur les cours d'eau traversés ». Vous ne les mettez pas les protections sur les viaducs, vous le savez très bien.

Mme GUERRERO

Les protections sur les viaducs, nous les mettrons à partir du moment où, effectivement, le niveau sonore prévisible sur les zones bâties est supérieur aux normes. Je ne pense pas non plus que nous privilégions la vision de l'utilisateur par rapport...

Mme ABONNEAU

Les études « spad » que vous réalisez à l'occasion des différentes phases des procédures, elles servent à quoi ?

Mme GUERRERO

Je n'ai pas compris.

Mme ABONNEAU

Demandez à vos voisins, ils doivent savoir ce qu'est « spad ».

M. ABONNEAU

Vous ne savez pas ce que sont les études paysagères vues du train, vues du TGV ? Vous n'en avez jamais entendu parler ? Il y a une étude qui s'appelle étude « spad », paysage traversé vu du train.

Mme LARIVAILLE

Nous continuons sur le bruit, nous passons au paysage dans 3 minutes.

M. ABONNEAU

Nous sommes dans l'environnement humain parce que des études ont été faites pour les gens qui sont dans le train, pour qu'ils voient le paysage. Ils sont en contradiction avec la protection des riverains.

Mme GUERRERO

Tout à fait, mais, là, c'est bien...

M. ABONNEAU

Vous voyez, vous dites « tout à fait ».

Mme GUERRERO

Je dis « tout à fait », dans le sens où, effectivement, il y a souvent des intérêts qui peuvent s'opposer. C'est l'analyse multicritères. Je crois que l'objet d'un débat public, justement, c'est de recueillir ces informations et puis, de trouver les solutions qui vont être le plus adapté.

Je peux vous assurer que, de toute façon, en matière de protection acoustique, nous n'allons pas privilégier le paysage puisque, de toute façon, nous avons une obligation de résultat en matière d'acoustique. Nous ne pouvons pas dépasser les normes. Nous avons des obligations de résultat, après nous devons faire des mesures de conformité, ce qui n'existe pas d'ailleurs dans nombre de pays, notamment les pays scandinaves qui n'ont pas d'obligation de résultat.

Mme LARIVAILLE

Bien, dernière question sur le bruit.

M. ABONNEAU

Madame dit qu'ils ont une obligation de résultat, moi, je veux bien. Comment se fait-il que les riverains, les associations du TGV Méditerranée, à l'heure actuelle, se battent encore pour avoir des protections ?

Mme GUERRERO

Actuellement, sur la LGV Méditerranée, personne ne remet en question les mesures qui sont effectuées. Vous regarderez dans toute la documentation qui est faite là-dessus et tous les textes qui ont été sortis là-dessus, nous respectons la réglementation ; les engagements de l'Etat sont respectés, même plus que ce que nous avons pu imaginer lors de la modélisation.

Mme ABONNEAU

(Intervention sans micro) 150 mètres de part et d'autre de la ligne alors que, vous, vous en tenez simplement à 25 mètres de part et d'autre. Sur le TGV Méditerranée, vous en êtes arrivés à exproprier les gens de 150 mètres de part et d'autre de la ligne. A part ça, vous avez garanti vos protections acoustiques.

Mme LARIVAILLE

S'il vous plaît, nous terminons sur le bruit. Est-ce qu'il y a encore une question ? Non, il n'y a plus de question sur le bruit.

Nous passons donc au sujet suivant qui est « le paysage ». Pour parler du paysage, nous avons avec nous Pierre DONADIEU de l'Ecole Nationale Supérieure du Paysage de Versailles qui va nous faire une intervention de cadrage sur ce thème.

Deuxième séquence : « le paysage »

Intervention de cadrage

Pierre DONADIEU – Professeur à l’Ecole Nationale Supérieure du Paysage de Versailles

Merci Madame la Présidente. Je vais donc essayer de faire ce cadrage. Concernant la question du paysage, nous allons, en fait, avoir une approche qui va être plus simple que celle qui vient de précéder parce que, dans le domaine du paysage, nous n’avons pas l’équivalent du décibel. Nous avons d’ailleurs essayé, il y a une trentaine d’années, de quantifier les questions de paysage, mais nous nous sommes vite aperçus que nous faisons fausse route.

Nous n’avons donc pas du tout d’approches qui vont être normatives et nous allons essayer, justement, de sortir de l’épineux problème de la norme, de la production de la norme et du cadre législatif qui donnerait les voies à suivre et les façons de décider.

Je vais, en fait, répondre à 3 questions qui m’ont été posées :

1. Qu’est-ce que le paysage ?
2. Qu’est-ce que cela veut dire de qualifier des paysages ?
3. Comment la ligne à grande vitesse peut perturber ces paysages ?

En fait, je vais vous dire tout de suite ce que je vais vous démontrer, je vais vous démontrer que le paysage est beaucoup moins un problème de nuisance qu’un objet de débat public. C’est en ce sens que, étant sorti du problème de la norme, nous sommes retombés sur une question qui nous préoccupe aujourd’hui, la question du débat public.

Pourquoi est-ce que, dans les sciences du paysage, nous avons évolué depuis cette question de la norme, de la quantification, jusqu’à une autre définition ? En fait, je vous donne la définition : « le paysage est le territoire tel que perçu par les populations », ce qui rejoint votre remarque, Madame, lorsque vous disiez « le paysage sonore et la question du bruit, ce qui nous importe, c’est tel que c’est perçu par les riverains ». Là, en matière de paysage, nous sommes allés directement au but pour, effectivement, travailler sur cette hypothèse, qui n’est plus une hypothèse maintenant puisque c’est le cadre de la convention européenne du paysage de Florence qui a été proposé à la signature et qui est ratifié par la France en 2004. Cela veut dire que nous tenons compte désormais d’autres conventions européennes, en particulier celle d’Aarhus sur le débat public.

La définition entraîne un certain nombre de conséquences, c’est que le paysage, la manière dont nous le percevons, c’est d’abord un regard : regard sur le monde environnant et regard qui va être conditionné par la culture collective que nous avons en tant que français, européen, etc., et également plus qu’un regard, ce que j’ai

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public appelé l'expérience sensible, et une expérience qui, justement, va intégrer les autres sens et, en particulier, le sens de l'audition et toutes les questions que nous avons abordées tout à l'heure.

Vu comme cela, la notion de paysage est un produit, produit d'une société à un moment donné, société elle-même fragmentée en groupes qui vont percevoir ces paysages, avec ses évolutions et ses transformations, de manière différente, jusqu'au niveau de l'individu qui, lui-même, aura sa propre perception, éventuellement très intime, très personnelle et qui aura dans cette perception par les populations autant droit à l'expression que quelque chose de beaucoup plus reconnu.

Ça nous amène à considérer la question des regards : quels sont les regards possibles sur les paysages, ceux qui ne bougent pas, ceux qui changent, ou qui vont changer, éventuellement, brutalement en étant transformés par le passage d'une ligne à grande vitesse de manière très proche d'une maison par exemple, d'un point de vue qui peut être reconnu ? Quels sont ces regards possibles ?

Dans notre culture occidentale, j'ai distingué trois grands types de regards qui vont jouer un rôle dans la manière dont les débats vont se produire, notamment quand il y a le passage d'une autoroute, d'une ligne à haute tension, d'une ligne TGV, voire même un événement brutal comme, par exemple, une tempête qui modifie dans la nuit totalement un paysage. Ces trois types de regards sont les suivants :

- Le premier, c'est le regard formé par la culture de l'image artistique, c'est-à-dire tout ce que nous avons pu contempler dans les musées, dans les revues, par les médias, et ce qui nous donne une idée des paysages admirables, des paysages qui sont des spectacles, pour dire des paysages spectaculaires et, en particulier, le tourisme va pratiquement être fondé sur ces paysages pittoresques. Ça fait parti de notre culture occidentale que d'avoir inventé finalement le regard pittoresque au 18^{ème} siècle. Vous pourriez me dire que ce regard pittoresque commence à disparaître. Non, peut-être que, par certains aspects, il commence à disparaître, mais, en même temps, l'économie et les pratiques touristiques, l'exigence, le confort résidentiel, la culture des loisirs continuent à consommer des beaux paysages, des paysages pittoresques, admirables. Les lois ont protégé très tôt ce que nous avons appelé des sites, des paysages remarquables. Voilà pour les premiers types de regards auxquels, nous sommes tous ici attachés parce que cela fait parti de notre culture. Nous ne pouvons pas dire que nous ne connaissons pas de beaux paysages et que nous ne sommes pas prêts à nous déplacer pour aller les admirer.
- Le deuxième type de regard est plus proche, finalement, du bruit qui a été évoqué, ce sont les regards informés, les regards documentés par tous les champs de connaissance que nous pouvons solliciter et, en particulier, les sciences de la nature et de la société, tout ce qui nous permet de comprendre pourquoi un paysage est là, pourquoi il est en train de se transformer, est-ce que c'est pour des raisons locales, est-ce que c'est pour des raisons économiques, pour des raisons environnementales, pour des raisons globales, planétaires ? Les regards qui sont documentés permettent de lire le paysage, de le comprendre, de le projeter dans un avenir proche ou dans un avenir à moyen, voire long terme. Cette deuxième catégorie, elle va inclure tout un ensemble d'informations qui sont données parfois par les médias, parfois par une signalétique, parfois par internet. Aujourd'hui, l'information sur les paysages permet de les comprendre. Nous comprendrons évidemment mieux des paysages prestigieux dont l'évolution pose problème : par exemple, le

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
paysage de la baie du Mont Saint Michel sur lequel il y a eu un débat public qui a pratiquement abouti à restaurer un paysage prestigieux, paysage qui allait disparaître.

- Il y a un troisième type de paysage que les chercheurs ont mis, finalement, assez longtemps à révéler parce qu'il n'était pas dans le domaine de la science, il n'était pas non plus dans le domaine de la littérature. C'est ce que j'appelle, avec un collègue sociologue, les regards initiés. Je pense ici à l'habitant, à celui qui est d'un lieu, à celui qui connaît son coin, à celui qui peut être resté pendant 40 ans, 50 ans, 60 ans, au même endroit et qui est attaché à des paysages qui ne sont pas de l'ordre de la documentation savante et qui ne sont pas non plus de l'ordre de l'art et de la littérature. Ces paysages sont des paysages peu communiqués parce qu'ils sont peu accessibles et ils relèvent de l'expérience personnelle, de ce que j'appelle l'expérience sensible. C'est celle qui ne fait pas jouer simplement le regard, mais l'audition, le sens tactile et même le goût ; quand nous avons un produit du terroir, nous l'assimilons aux paysages dans lesquels nous sommes. Nous sommes, à ce moment-là, dans cette troisième acception, dans ce que j'appelle les paysages vernaculaires, locaux, ordinaires, quotidiens, ceux qui peuvent être troublés, voire totalement perturbés par le passage d'une infrastructure. Ce qui est recherché dans ces paysages familiers qui n'ont souvent pas pignon sur rue, c'est la question du bien-être et celle du mieux-être, c'est la question de l'identité : « je suis de ce lieu ». Vous comprenez évidemment comment une ligne à grande vitesse ou une autoroute peut considérablement priver de repères et priver finalement d'équilibre psychologique une personne, une famille, un groupe qui va être concerné par ce passage.

Je le résume à nouveau en deux catégories, en privilégiant à la fois les regards formés et les regards initiés. Il y a des paysages spectaculaires, ceux que l'on recherche, des paysages que l'on va conserver et pour lesquels la loi française, comme la plupart des lois des pays européens l'ont indiqué : des structures et des sites à protéger : ce sont les lois de 1913, 1930 et, plus récemment, de 1993.

Ces paysages sont des paysages de mémoire, culturels, historiques que l'on entend conserver dans la mémoire collective parce qu'ils sont reliés à l'identité collective, nationale, régionale, voire locale.

Ces paysages sont souvent distanciés, esthétisants, car nous mobilisons, effectivement, la beauté d'un paysage et, en particulier, le regard des artistes et le savoir des écrivains.

Les paysages ordinaires, les paysages du quotidien sont des paysages de tous les jours, pour lesquels l'enjeu est à la fois de les conserver pour préserver son bien-être, son identité et, en même temps, se les approprier comme cadre de vie. Quand nous arrivons dans un nouveau village, ou dans un nouveau lotissement, nous entendons trouver des repères qui peuvent être et sont souvent ceux du quotidien, même si nous pouvons arriver à les agrémenter par des paysages patrimoniaux, par ce que nous appelons le petit patrimoine (les ponts, les moulins, les châteaux...).

Ces paysages ordinaires, ils sont, du point de vue de l'approche et de la connaissance paysagère aussi importants que les paysages spectaculaires. Ils renvoient l'expérience individuelle, et à cette recherche de bien-être ou de mieux-être.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
La question qui est nous posée, c'est de savoir, en tant que médiateur, en tant qu'opérateur de ces transformations du paysage, comment est-ce que nous pouvons aider, voire aider à décider sur l'opportunité ou la non-opportunité d'une transformation brutale ? Cette rupture dont je parle - je pense à une tempête autant qu'à un passage d'autoroute - elle peut être rapide, elle peut être lente, elle fait prendre conscience, là où il y a du paysage ordinaire, là où il y a du paysage quotidien, de ce que sont ces paysages qui sont, en fait, totalement intériorisés, qui sont, en fait, non communiqués tant qu'ils ne sont pas détruits parce que la matérialité, a changé. La vue a changé, le regard est toujours le même, mais la matérialité s'est transformée. Lorsqu'il n'y a pas de préparation, lorsqu'il n'y a pas de discussions, il y a effectivement des décisions qui peuvent être totalement inopportunes. Je vais prendre deux exemples.

Avant de donner ces exemples, un autre cas de figure : dans cette perspective, la notion de paysage ne va pas être traitée en tant qu'elle est une nuisance en soi difficile à quantifier, elle va être abordée en tant que projet, projet de cadre de vie, commun, à construire. Sur ces photos, vous avez deux paysages : l'un est un paysage apocalyptique, c'est-à-dire où nous avons réuni toutes les nuisances, pollutions, dégradations qu'un paysage peut subir ; à côté, l'artiste a dessiné le paysage idéal, le paysage qui serait à atteindre dans une vision éventuellement concertée et qui correspond à des modèles de paysage que nous avons en tête, modèles de belle campagne, de nature, de littoraux, de montagne, de désert, autant de façons de voir qui ont été souvent inspirées par les artistes et par les écrivains.

Cette construction commune vise effectivement une construction collective, mais, en même temps, elle ne dit pas forcément comment. Sur la question du bocage, par exemple, cette trame bocagère idéale que vous voyez en Wallonie, idéale pour nous dans l'Ouest français, nous savons aujourd'hui qu'elle n'est pas réalisée ; nous savons aujourd'hui que les nécessités économiques entraînent soit des destructions qui, depuis 30 ans, continuent à être faites par les agriculteurs, soit des conservations là où les logiques sociales, là où les logiques des collectivités permettent de les préserver.

Pour revenir sur cette notion de paysage, le paysage, qu'est-ce que c'est pour les professionnels des paysages ? Pourquoi je parle des professionnels ? Parce que l'Etat a très, très vite, dans les années 70, compris qu'il lui fallait des opérateurs, qu'il lui fallait des techniciens, qu'il lui fallait des experts pour aider à cette construction collective et donc, il a fait, en quelque sorte, du paysage un outil, un outil d'intermédiation entre les territoires à construire, les sociétés habitantes, les enjeux au niveau du territoire, du territoire national en particulier.

Dans ce cadre, l'Etat a construit de nouveaux paysages. Ce qui est le plus important, c'est que nous ne sommes pas dans une situation où nous avons des pathologies, comme dans le cas du bruit. Là, nous sommes dans une autre disposition, dans une autre posture, c'est de passer à des paysages anciens et de recréer, et mentalement et matériellement, des paysages nouveaux et l'accord entre ces deux pôles, entre ces deux termes.

Voilà, par exemple, une image d'un paysage construit par des ingénieurs et des architectes paysagistes, c'est l'autoroute A20. Il faut savoir qu'il y a 10 ans, il y avait une crise extrêmement importante en France sur le passage des autoroutes, tout simplement parce que le débat public avait été très peu organisé. Dans certains cas, il y a eu sortie de crise et passage des autoroutes et, en même temps, investissement de l'Etat. L'Etat a consacré 1 % du coût de chaque autoroute à l'insertion, à la

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public coordination des différentes communes par rapport à leur zone d'activité et à la sortie d'autoroute, et également par rapport au paysagement, puisque c'est le mot que nous utilisons, et à la façon de greffer ou de coudre l'autoroute dans des paysages, de façon à ce qu'ils permettent autant d'être des paysages remarquables que d'être vus par les riverains avec le minimum, voire pas du tout, de nuisances, en particulier, les nuisances sonores. Ce qui peut être considéré comme une nuisance paysagère visuelle, nous le savons maintenant, est quelque chose qui est complètement lié au décrochage entre le paysage que l'on a, là où nous sommes, et la transformation qui vous concerne.

Voilà un exemple montrant ce que les ingénieurs autoroutiers, sur les fuseaux de passages, les architectes paysagistes, utilisant ce que leur permettait la circulaire de 1995 concernant le 1 % paysage autoroutier, obtiennent : je vous montre un paysage, c'est une image mais, en même temps, c'est une réalité, c'est un lieu de circulation ; c'est un lieu qui a une beauté en lui-même et qui est placé de telle façon qu'il n'engendre pas, ou le moins possible, de nuisances.

Voici un autre exemple : c'était en 1991 dans le Marais Poitevin. L'autoroute qui devait passer dans le Marais Poitevin, après de longues discussions, n'est pas passée ; elle est passée à l'Est, sans doute, mais elle n'est pas passée. Cela veut dire que la mobilisation qui s'est faite à ce moment-là a renvoyé au groupe habitant, au groupe concerné, au groupe citoyen un rôle dans la décision publique contre les experts. Ceux-ci qui dans ce cas-là, étaient partagés entre les experts du Ministère de l'Environnement et les experts du Ministère de l'Équipement. Qui a tranché, à l'époque ? C'est le Président de la République, François MITTERRAND, qui a pris parti. Nous avons évité, à ce moment-là, au nom d'un patrimoine national qui est finalement devenu national avec cette « péripétie » et, du coup, il est devenu un patrimoine à la fois régional, national, un patrimoine touristique et vous savez à quel point, aujourd'hui, il joue un rôle important dans l'économie de cette région. Vous avez donc deux possibilités : faire passer une infrastructure en prenant le maximum de précautions par le débat public et, en même temps, aboutir à un refus pour autant que l'expression citoyenne puisse se manifester et je crois que nous sommes là pour ça.

Première conclusion, la notion de paysage n'a plus grand-chose à voir aujourd'hui avec la notion de nuisance, de pollution paysagère ; tout cela a disparu. La notion de paysage, aujourd'hui, est mobilisée par ces professionnels et par tous les acteurs pour remettre au centre de la décision les regards et la sensibilité des acteurs, des habitants et, en même temps, de tous ceux qui vont utiliser les infrastructures. Il s'agit bien d'obtenir cette réciprocité de celui qui crée une infrastructure et de celui qui la regarde, et d'obtenir un cadre de vie qui a été négocié, qui a été concerté le plus possible.

Le débat public est un outil entre les intérêts de l'Etat et les collectivités et entre les intérêts des collectivités, ceux des habitants, ceux des acteurs sociaux dans les régions traversées.

Cette utilisation de la notion de paysage a des limites comme toute démarche. Il y a 2 limites majeures à l'usage sociopolitique dans la notion de paysage. La première, c'est ce que j'appelle le socio-nombrilisme, c'est-à-dire que, dans le débat public, nous ne voyons plus les questions globales, nous ne voyons plus que les questions locales, à juste titre, et nous pouvons les faire valoir. Dans le débat public, il y a, effectivement, une interaction, une interface nécessaire entre ce qui est de l'ordre de l'intérêt général, de l'intérêt public et les questions locales. Mais si ces questions de

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public bien-être, si ces questions de mieux-être sont primordiales et si elles sont exprimées en tant que telles, il n'y a aucune raison qu'elles ne prévalent pas et le socio-nombrilisme est la limite du dispositif.

A l'inverse, nous pouvons aussi avoir ce que nous appelons l'autoritarisme du vrai, c'est-à-dire l'autoritarisme de ceux qui savent, des érudits, des experts. Là aussi, il est nécessaire qu'il y ait controverse. Dans le domaine du sonore et dans le domaine du bruit, il y a des controverses ; la preuve, c'est que nous sommes en train d'en parler. Dans le domaine du paysage, c'est un peu plus délicat car la controverse scientifique est extrêmement difficile parce que le domaine est éparpillé entre plusieurs disciplines. Pour qu'il y ait controverse, il faut au moins que les experts se comprennent. S'ils ne se comprennent pas parce qu'ils appartiennent, les uns aux historiens, les autres aux géographes, les autres à l'écologie, etc., la controverse est extrêmement difficile. Mais je pense qu'aujourd'hui, nous arrivons à créer des interfaces, une pluridisciplinarité suffisante. Merci.

Débat avec la salle

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur DONADIEU pour cet exposé fort intéressant. Monsieur JOLLIVET.

M. JOLLIVET

Je remercie Monsieur DONADIEU. Dans la même optique, je vous signale que Poitou – Charentes Nature a remis au Préfet à destination du Ministre un gros dossier critique sur la manière dont RFF travaille, en particulier sur les paysages. Ça a été rédigé tout à fait dans l'optique du travail de Monsieur DONADIEU par le CREN (le Conservatoire Régional des Espaces Naturels). Ça donne à votre exposé un côté délicieusement surréaliste parce que, quand nous voyons sur le terrain le mépris total dont RFF fait preuve pour tous les aspects du paysage dont vous avez parlé, qu'ils soient locaux, qu'ils soient liés à une tradition d'habitat, etc., nous croyons rêver. Ceci dit, heureusement pour vous, vous n'avez pas dû travailler avec RFF.

Je vais vous donner un seul exemple, le bocage. C'est un exemple dans notre région. Il y aura peut-être moins de bocage entre Limoges et Poitiers qu'entre Tours et Angoulême. Nous en avons un précieux au Sud de Poitiers, presque unique, Chaunay. RFF nous a répondu 100 fois « il sera détruit parce que, à 350 à l'heure, nous ne pouvons pas contourner parce que nous n'avons pas l'argent pour allonger le trajet... et même si nous l'évitons, l'opération de remembrement rural, dans une zone à agriculture intensive sur bocage, est isolée, il sera totalement détruit ». Là, je pense une fois de plus que vous êtes sur deux longueurs d'ondes vraiment très différentes, celles et ceux qui commencent à avoir l'expérience du travail de RFF et votre approche qui est remarquable. Ou alors, essayez d'expliquer cela à RFF.

Mme LARIVAILLE

Nous allons passer tout de suite la parole à RFF. Comme cela, nous jugerons sur pièces.

Mme GUERRERO

En tout cas, je peux vous assurer que nous faisons appel à des paysagistes qui font parti aussi de l'Ecole Supérieure des Paysages. Il n'y a pas de dilemmes là-dessus, ils interviennent très souvent, que ce soit en amont ou en aval. Je ne comprends pas bien le procès qui nous est fait.

« Le paysage » : intervention du maître d'ouvrage

Mme GUERRERO

Mon intervention va porter sur le paysage et plus particulièrement sur la façon dont le maître d'ouvrage RFF prend en compte le paysage dans la conception de ses projets de lignes nouvelles à grande vitesse.

Vous allez voir que nous avons une vision du paysage qui est assez proche des paysagistes puisque, pour le ferroviaire, mais c'est valable pour d'autres types d'aménagement ou pour l'appréhension de paysages en général, nous comprenons le paysage selon 4 dimensions qui correspondent un peu au regard dont parlait Monsieur DONADIEU tout à l'heure :

1. Il y a le paysage personnel et quotidien du riverain, ce que nous appelons le paysage affectif auquel la personne s'identifie, auquel la personne est attachée parce qu'elle le vit depuis longtemps.
2. Il y a le paysage collectif qui est d'ordre patrimonial, qui est culturel, qui est valorisé par la société, paysage qui est à la fois ordinaire ou protégé. Nous avons aussi parlé de ces deux notions-là tout à l'heure.
3. Il y a le paysage de l'usager du train qui constitue une part importante de son voyage et qui est également pris en considération.
4. Il y a le paysage ferroviaire lui-même puisque, effectivement, à partir du moment où nous aménageons une infrastructure, il y a un paysage ferroviaire qui se crée, qui est plus un paysage avec ses contraintes spécifiques. Le paysage ferroviaire propre est constitué d'éléments du ferroviaire comme les zones de triage, les passages à niveau, etc.

En fait, le maître d'ouvrage va être toujours pris finalement entre deux dilemmes qui vont être :

- le désir de discrétion, c'est-à-dire masquer au maximum l'ouvrage, pour qu'il perturbe le moins possible ;
- le désir de valorisation, c'est-à-dire de mettre en scène l'ouvrage, de façon à ce qu'il devienne objet de regard.

Ce choix, il ne le fait pas seul parce que nous sommes bien conscients que nous ne sommes pas des supers spécialistes du paysage, il y a des gens qui sont là pour ça. Comme pour l'écologie, comme pour le bruit, comme pour tous les thèmes de l'environnement ou les thèmes techniques, nous faisons appel à des spécialistes. Vous pouvez voir que, dans tous les projets ferroviaires, vous avez une batterie importante de spécialistes qui interviennent absolument à tous les niveaux d'études, de même que les DIREN, que les Conservatoires Régionaux de l'Environnement et de l'Ecologie.

L'objectif du maître d'ouvrage, il consiste à réaliser les meilleurs projets possibles, c'est quand même notre vocation, c'est notre éthique. D'abord, ils doivent être bien conçus techniquement, mais ils doivent être aussi beaux parce que c'est comme notre vitrine. Je ne vois pas à quoi ça nous servirait systématiquement de faire des projets ferroviaires qui seraient laids et complètement incompatibles avec le paysage. Par ailleurs, ils doivent être acceptés par le plus grand nombre.

Donc il va chercher à préserver les caractéristiques des paysages traversés. Il va valoriser les points particuliers des paysages et de la ligne. Et puis, il va essayer de créer une image puisque, effectivement, c'est quand même un nouvel objet dans le paysage et donc, il va essayer de créer une image de la ligne unifiée qui va permettre au projet d'être identifié et de se coller aux séquences paysagères existantes.

Pour ce faire, nous appliquons trois principes qui nous guident en permanence :

1. Le principe numéro 1 : c'est l'insertion paysagère intégrée, c'est-à-dire qu'en fait, nous allons prendre en compte le paysage dès les phases amonts et dès les débats publics : nous allons discuter, nous allons relever de l'information sur la sensibilité du paysage et puis, nous allons évidemment prendre en considération ce paysage depuis le débat public jusqu'à la phase de réalisation et même au-delà. Le paysage, nous ne le considérons pas uniquement sur la largeur d'emprise, mais, bien sûr, sur le territoire que le projet va finalement structurer par son implantation.
2. Le principe numéro 2 : le dialogue et l'écoute, avec les acteurs locaux, avec l'ensemble des parties prenantes, sont indispensables évidemment à toutes les phases du projet, afin d'aboutir au concept de projet partagé. Je peux vous assurer que, sur d'autres projets, c'est vraiment le concept qui a été retenu et qui a été remarqué par les riverains et par les parties prenantes.
3. Le principe numéro 3 : c'est la sensibilisation des équipes parce que, effectivement, dans les équipes, il y a des techniciens, il y a différents métiers ; tout le monde n'est pas sensible au paysage et donc, nous nous efforçons à ce que le paysagiste intègre complètement les équipes, les forme et leur fasse comprendre ce que sont les paysages pour qu'ils fassent parti de la conception.

Pour nous, c'est vraiment une dimension majeure du projet. Nous considérons le paysage, non pas comme une image figée, mais bien comme une image dynamique sur l'ensemble de la durée de l'étude.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Comment s'y prend-on concrètement dans les diverses procédures qui vont jaloner le projet ? Au stade du débat public, ça va être l'identification des grandes unités paysagères parce que nous sommes encore dans le cadre de grands scénarios de passage. Nous allons identifier les grandes entités paysagères et les grands enjeux paysagers.

Au stade des études préalables, nous allons commencer à identifier et à hiérarchiser les entités paysagères qui vont guider, en fait, de plus en plus la conception du projet.

Au stade des études avant-projet sommaire, là, nous commençons beaucoup plus à associer étroitement les paysagistes ; ils vont établir eux-mêmes les schémas directeurs paysagers et vont, en fait, donner la ligne architecturale et paysagère de l'itinéraire. Ils vont définir aussi, dès ce moment-là, les secteurs où nous aurons plutôt intérêt à valoriser l'ouvrage et les secteurs où nous allons plutôt essayer de le rendre le plus discret possible.

Vous avez un exemple de schéma directeur paysager sur la LGV Bretagne – Pays de la Loire. Vous avez en pointillés les différents aménagements paysagers entourant la ligne, au gré des différentes séquences paysagères. Les deux étoiles rouges sur l'itinéraire signalent la présence d'un point singulier ; ça va nécessiter, là, dans ce cadre, une valorisation d'un site sensible et des études spécifiques vont être conduites.

Au stade de l'enquête publique, le dossier d'étude d'impact va comprendre tous les principes de traitement proposés puisque, là, nous nous engageons publiquement, site par site. Les paysagistes et les architectes, là, vont vraiment affiner la proposition d'insertion et vont élaborer les parties d'aménagement paysager.

Au stade de l'avant-projet détaillé, là, chaque site ordinaire ou chaque site à valoriser va faire l'objet d'un projet d'aménagement paysager détaillé, avec des dessins de modelés, des quantifications et qualifications des plantations, etc.

Au moment des travaux, nous allons mettre en œuvre les aménagements paysagers, et notamment les engagements qui ont été pris précédemment. Avec les autres maîtres d'ouvrage, puisqu'il y a des opérations de remembrement, il y a un certain nombre d'autres opérateurs qui interviennent, nous allons chercher à nous associer ensemble pour faire un projet global.

Après les travaux, ce n'est pas fini, nous faisons un bilan a posteriori. Parfois, nous mettons en place des observatoires de l'environnement et le thème du paysage en fait parti. Nous regardons si, finalement, les aménagements ont bien été réalisés, si l'insertion a été correcte. Ça permet d'avoir un retour d'expérience sur les projets futurs.

Sur cette diapositive, sont présentés, d'une part, les ouvrages, hors ouvrages d'art parce que, là, ce sont souvent des points singuliers, qui sont constitutifs d'un projet et qui ont un impact sur le paysage. En dessous, vous avez des exemples de mesures, notamment, par exemple, qui visent à limiter les effets des remblais qui ont un impact direct.

Des exemples d'aménagement, ça peut être :

- la végétalisation systématique des talus,

- l'adoucissement des pentes de talus pour améliorer les transitions et faire des transitions plus naturelles entre l'ouvrage et le terrain naturel,
- l'aménagement de merlons plantés qui vont prolonger les mouvements naturels du terrain ou prolonger le mouvement que va donner l'ouvrage,
- la restitution des pentes avec les cultures, de façon à s'insérer au mieux.

Il y a l'impact direct de l'ouvrage, mais il y a aussi tous les impacts indirects qui sont liés notamment à l'ouverture des zones de dépôt, aux remembrements, au développement urbain. Là, par exemple, nous avons pris un certain nombre de mesures visant à limiter les effets des délaissés qui sont illustrés par des schémas, là encore, comme la reconstitution des maillages de haies, la requalification forestière, la requalification agricole et l'aménagement de dépôts de terre.

Nous allons regarder maintenant des exemples concrets. En haut à gauche, vous avez 2 images, une entrée de tunnel dans un massif. En haut, vous avez le projet technique de l'ingénieur qui est très rectiligne, qui est très géométrique, qui est très utile et puis, en bas, vous avez le projet qui est revu par les architectes paysagistes. Là, nous voyons clairement que l'emprise sur le massif a été fortement réduite. Elle a été adaptée au modelé du paysage, elle a été adaptée aux courbes de niveau et donc, là, au lieu d'avoir une seule entrée très rectiligne, ont été proposés deux tubes de petite taille, décalés pour améliorer l'insertion paysagère de l'ouvrage. Donc, là, vous avez les schémas qui ont permis effectivement après d'aboutir et de montrer quel allait être le résultat après aménagement, avec une vue de trois quarts et une vue en coupe.

Un autre exemple d'intégration à l'air libre dans un massif moyennement vallonné : en haut à gauche, vous avez le projet technique de l'ingénieur, mais, là, nous voyons bien que l'ingénieur a été un peu moins géométrique dans sa conception et qu'il a déjà cherché à épouser les formes naturelles. Sur la partie droite, vous avez le paysagiste qui a revu le projet et qui a élargi l'emprise pour obtenir des pentes beaucoup plus douces et qui permettent une végétalisation et une restitution de l'emprise technique au milieu naturel. En bas, à gauche, là encore, vous avez les vues de trois quarts et les vues de profil permettant de visualiser les résultats.

En conclusion, depuis l'époque du Viaduc de Garabit que vous avez en haut à droite, nous avons fait d'énormes progrès en matière d'ouvrages d'art et d'insertion de ceux-ci dans le paysage environnement. Maintenant, nous ne nous intéressons pas uniquement aux ouvrages d'art, mais bien au paysage courant. Avec la LGV Méditerranée, un pas a été franchi puisque l'insertion paysagère a été félicitée. Evidemment, ça va encore progresser. Dans 8 - 10 ans, si l'ouvrage se réalise, la connaissance aura encore été améliorée, les techniques s'amélioreront, nous intégrerons toutes ces données dans nos études, de façon à améliorer toujours cet aspect. Merci.

Débat avec la salle

Mme LARIVAILLE

Poitiers, le 20 novembre 2006

45

Mme ABONNEAU

Je prends le micro parce que je commence sincèrement à bouillir. Là, on nous a présenté des images vierges de toute zone urbanisée, la campagne, des montagnes, etc. Vous vous gardez bien quand même de parler des zones urbanisées que vous traversez, n'en déplaise au Monsieur qui s'est exprimé tout à l'heure en disant que la ligne nouvelle ne traverse pas des zones urbanisées ou susceptibles de l'être.

Par expérience, et notamment j'en reviens à la LGV SEA, des villages sont traversés, des rues sont coupées en deux. J'aimerais bien que vous m'expliquiez de quelle façon vous allez procéder pour insérer l'ouvrage de façon harmonieuse, tout en garantissant des protections optimisées contre les nuisances sonores.

Mme GUERRERO

Je crois que le cadre n'est pas la LGV Sud Europe Atlantique. Je pense que des débats ont eu lieu, il y a eu concertation.

Mme ABONNEAU

Je suis dans l'exemple de la LGV SEA, mais vous n'allez pas me dire que, pour le Poitiers - Limoges, vous n'allez traverser que des régions inhabitées.

Richard ROUSSEAU

Ce qui est très clair dans le dossier que nous présentons aujourd'hui, c'est que pour la rentrée et la sortie de Poitiers et de Limoges, c'est-à-dire les zones où il y a une population importante et de fortes zones urbanisées, nous utilisons les lignes existantes, nous ne créons pas de tranchées nouvelles.

Je veux simplement rajouter un exemple : si vous voulez, les uns et les autres, regarder un exemple très clair de traversée de ville, nous pouvons avoir des adaptations qui permettent à une ligne ancienne de s'insérer. Pour moi, l'exemple typique, c'est le viaduc de Viroflay ; quand la desserte de la Défense à Saint-Quentin en Yvelines a été mise en œuvre, ce viaduc qui ne servait plus avait bénéficié de système de protection ; c'est une affaire d'il y a 10 ou 12 ans où les normes n'étaient pas les normes de maintenant ; vous avez en plein dans une ville du type Viroflay un viaduc qui passe à 40 m de hauteur ; je connais beaucoup de gens qui habitent près de ce viaduc et ils ne sentent ni les vibrations des trains, ni le bruit.

Mme GUERRERO

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je pense qu'il faudrait aussi aller le long de la LGV Est qui vient d'être construite. C'est vrai que, aujourd'hui, nous n'avons pas apporté d'images sur la LGV Est, mais, à Limoges, nous vous en avons apportées. Effectivement, la LGV Est, systématiquement, compte tenu de la configuration de l'habitat, ne passe pas en zone urbaine, mais nous avons des exemples aussi en zone urbaine. Là, il y a des architectes paysagistes qui interviendront et qui, je pense, ont qualité pour le faire et ont les compétences pour le faire, pour prévoir les aménagements qui vont permettre d'insérer dans les zones urbaines.

Mme LARIVAILLE

Monsieur DONADIEU.

Pierre DONADIEU

Sur des cas concrets, c'est difficile de s'exprimer, mais je voudrais poser une question plus générale : nous pouvons passer en souterrain avec une ligne à grande vitesse ; vous avez montré, tout à l'heure, des passages en souterrain.

Mme GUERRERO

Oui, tout à fait.

Pierre DONADIEU

Vous savez, par exemple, qu'en matière d'autoroute, une grande partie des passages autoroutiers en région parisienne maintenant se font en souterrain. S'il y avait des nuisances graves vis-à-vis des riverains, etc., est-ce que cette solution serait envisageable ou est-ce que le coût envisagé, lui, serait tellement prohibitif que, d'emblée, cette question n'est peut-être pas une bonne question ?

Mme GUERRERO

Nous refusons rarement d'emblée. En général, nous faisons des études qui vont permettre effectivement de voir les possibilités d'enterrer la ligne, de faire une comparaison « intérêts », « aspects financiers », etc. C'est vraiment quelque chose que nous faisons si la demande nous paraît pertinente parce que nous pouvons aussi enterrer la ligne et la faire en souterrain de A à Z.

Mme LARIVAILLE

Bien. Monsieur ABONNEAU et Madame CHANIAL ensuite.

M. ABONNEAU

Je voudrais revenir un peu sur les propos mensongers de RFF quand ils disent...

Mme LARIVAILLE

Non, Monsieur.

M. ABONNEAU

Si, si, c'est le mot, c'est le débat public, j'ai le droit de dire ce que je pense. RFF dit qu'il ne passe jamais en zone urbanisée. Moi, j'ai un compte-rendu d'acte de la réunion publique thématique qui s'est déroulée à Castelsarrasin le 8 septembre 2005, c'est RFF qui l'a dit, ce n'est pas moi, voilà ce que dit RFF : « la bande de 1.000 mètres peut inclure des villages » ; nous sommes au stade des études préliminaires ; « lorsque vous avez un fuseau, vous avez forcément des agglomérations ; cela ne veut pas dire que l'on va passer dans le village et, vous l'imaginez bien, nous n'y passerons pas ; il n'y a pas d'exemple en France d'ailleurs ». Il y en a un pas loin d'ici, pas loin de Poitiers, aux deux extrémités de Poitiers, vous traversez des villages. Il ne faut pas aller raconter ça, il ne faut pas aller faire croire ça aux gens qui sont ici et ailleurs que vous ne traversez jamais des villages. Ça, c'est la première question.

Sur la LGV Poitiers – Limoges, vous dites que, pour sortir de Limoges et de Poitiers, vous prenez la ligne existante. J'ai posé une question il y a déjà plus d'un mois et RFF n'a toujours pas répondu. J'aurais bien aimé avoir la réponse aujourd'hui. La question a été posée à Limoges comme quoi il y aurait un problème pour sortir de Poitiers et qu'un contournement de Saint-Benoît devra certainement se faire. Ne me dites pas ce soir que vous allez utiliser la ligne existante. Vous savez très bien que le tunnel de Saint-Benoît ne pourra pas recevoir une ligne LGV sans de gros travaux. Il faudrait peut-être le dire ici, c'est un problème d'environnement.

M. SALIN

Concernant le fait de traverser les zones urbanisées, nous essayons, dans la mesure du possible, d'éviter de traverser les zones urbanisées et ça me paraît logique. C'est pour cela que nous avons, notamment sur Poitiers – Limoges, privilégié le principe d'utiliser la ligne actuelle.

Concernant le tunnel de Saint-Benoît, vous regarderez dans les études qui sont publiées, nous disons que le tunnel de Saint-Benoît pose problème parce que nous ne pourrions pas passer dans ce tunnel. Il faudra passer au Sud de Saint-Benoît, nous l'écrivons dans les études, il n'y a rien de caché à ce niveau-là.

M. ABONNEAU

M. SALIN

Nous utiliserons la ligne Poitiers – Bordeaux pour sortir de Poitiers, puis, après, nous créerons une section de ligne nouvelle qui viendra se raccorder sur cette ligne au Sud de Saint-Benoît.

M. ABONNEAU

Et voilà, là, nous sommes en secteur urbanisé. Il faut que la population qui est ici le sache. Il ne faut pas faire croire que l'on va utiliser la ligne existante pendant 6 ou 7 kms, comme vous l'avez dit, pour sortir de Poitiers. Il y aura un contournement.

M. SALIN

Si, Monsieur, c'est ce que nous avons dit et nous le maintenons.

Mme LARIVAILLE

Bien. Sur le paysage, est-ce qu'il y a des demandes d'intervention ?
Madame CHANIAL.

Mme CHANIAL

On vient de dire que la ligne structurerait le paysage. En effet, une LGV va structurer le paysage très fortement, avec une agglomération à un bout qui est appelée à se développer, et une autre agglomération à l'autre bout qui va elle aussi être appelée à se développer. Entre les deux, on va essayer de vivoter.

Il y a vraiment une espèce de maximalisme dans ces choix et, moi, je continue à ne pas bien comprendre comment une technique, celle du pendulaire dont je parlais tout à l'heure, qui va plus vite dans d'autres pays d'Europe, en Italie, en Allemagne où elle donne toute satisfaction, ne va pas plus vite en France. Il doit y avoir des critères vraiment spéciaux en France pour que ce qui est rentable ailleurs ne le soit pas chez nous.

Par contre, ce qui va être rentable chez nous, ça va être cette solution très dure, très brutale, très rectiligne qui va déshabiller la ligne que nous sommes en train d'améliorer, le TER, qui pourrait être encore mieux améliorée, qui pourrait s'arrêter, qui pourrait irriguer vraiment tout un pays en respectant beaucoup mieux tous ces paysages.

D'ailleurs, réhabilitons un peu aussi l'approche des gens, aussi du point de vue du bruit. Les experts sont en train de nous dire « le bruit, il faut le mesurer, etc. et si

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public vous le sentez trop fort, il va falloir que vous réfléchissiez un petit peu pour calmer vos réactions psychologiques excessives ». Je pense qu'il faut réhabiliter ces réactions, ce vécu ; nous le faisons pour le paysage, il faut le faire aussi pour le bruit et puis, avoir une autre considération des gens que l'on va déranger. Ce projet met en balance des milliers de gens qui vont souffrir dans leur vie quotidienne à longueur de journée, à longueur d'année, pour pouvoir permettre à des voyageurs pressés de gagner quelques minutes. Quand nous parlons de développement durable, nous intégrons beaucoup plus cette notion de réhabilitation des gens qui sont sur le terrain.

Mme LARIVAILLE

Merci. Sur le paysage, il y a d'autres questions ?

M. BOUHET- Adjoint au Maire de Mignaloux-Beauvoir

Monsieur BOUHET. Bonjour. Concernant le raccordement sur Poitiers pour les tracés, nous voyons les deux tracés ; au Sud de Poitiers, à 7 - 8 kms de Poitiers, est-ce que c'est à la Fontaine-Le-Comte ou est-ce que c'est plus près de Poitiers ?

M. SALIN

A ce stade du projet, nous en restons sur les principes puisque nous parlons d'option de passage. Il n'y a pas de tracé défini. N'ayant pas la topographie du lieu en tête, je ne peux pas répondre à cette question au stade actuel des études.

M. BOUHET

Votre étude n'est pas plus avancée que ça.

M. SALIN

Nous en sommes au débat public pour définir l'opportunité et les principales caractéristiques. Nous vous l'avons dit tout à l'heure, la caractéristique du raccordement sur Poitiers et sur Limoges, pour les options Nord et Centre puisque l'option Sud est un peu différente concernant le raccordement puisqu'il se fera sur la SEA, c'est de s'intégrer au niveau du réseau actuel, donc à 5 - 6 kms au Sud de Poitiers, dans le cas des options Centre et Nord.

M. BOUHET

Nous allons nous retrouver dans des zones habitées.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
J'avais une deuxième question : c'est une décision ou un souhait politique des élus d'aujourd'hui ou un projet de Réseau Ferré de France que vous nous présentez ?

Mme LARIVAILLE

Rapidement parce que, là, nous débordons du paysage et de la séance thématique de ce soir.

M. SALIN

Rapidement, si j'en crois les différentes déclarations qui ont été faites récemment, si vous voulez, le projet répond à une demande des élus du Limousin, ça, c'est clair. Quand je dis « élus », c'est élu et socio-économique et ça a été répété maintes fois au cours des réunions précédentes.

Mme LARIVAILLE

Bien. Je veux une question sur le thème qui nous intéresse actuellement, c'est-à-dire le paysage. Je ne veux pas que nous débordions parce que nous avons un agenda chargé. Monsieur.

M. CERNIAUT - Président du Comité LGV 37 Réaction Citoyenne

Monsieur CERNIAUT, je suis Président du Comité LGV 37 Réaction Citoyenne. Je voulais intervenir sur le traitement du paysage par RFF. Je m'excuse, je vais citer ce que je connais, mais, pour moi, ce traitement est vicié par la conception à la base des projets ferroviaires par RFF, et les traitements en aval ne changeront pas grand-chose.

Je citerai une commune d'Indre-et-Loire qui est située sur la LGV SEA. Ça me semble important de parler, là encore, de la LGV SEA puisque les trains qui passeront sur ce projet Poitiers - Limoges passeront aussi par là et, en l'occurrence, par Maillé qui cumule tous les inconvénients en Indre-et-Loire d'un tel projet : je rappelle que c'est une petite commune qui est un petit Oradour-sur-Glane, 145 personnes fusillées par les allemands en 1944. L'un des points de l'exposé de Monsieur DONADIEU m'a montré que, là, il y avait quand même quelque chose qui était complètement ignoré par RFF, c'est vraiment un haut lieu de mémoire collectif qui a complètement été ignoré par RFF, qui en a fait un point de passage ; la ligne descend d'une colline vers la vallée de la Vienne, longe ce village martyr et finit par un remblai qui dépasse de 6 mètres déjà une autre infrastructure qui est l'autoroute A10. En plus de ça, on nous place aussi un raccordement vers Châtellerault qui ne nous paraît absolument pas justifié du point de vue technique et économique, sans doute politique. Ça cumule donc énormément de problèmes.

Ce qu'on nous propose comme aménagement paysager, c'est vraiment à la marge, c'est abaissement ou relèvement de profil, de façon à adoucir un petit peu la descente. Toutes nos demandes d'enfouissement ont été refusées, problème de coût.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Tout cela pour dire que, au départ, la conception du projet n'a pas comporté d'alternatives, de possibilités d'alternatives comme, par exemple, le pendulaire, mais il y avait d'autres solutions de passage certainement qui n'ont absolument jamais été envisagées, en l'absence de débat public, je le rappelle, sur cette ligne.

Mme LARIVAILLE

Très bien. Merci. Monsieur THILLET.

M. THILLET – Président de l'Association TGV Berry – Limousin - Pyrénées

Didier THILLET, Président de l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées. Nous sommes là, nous suivons la CPDP pour casser le projet Poitiers – Limoges parce que nous avons un projet alternatif pour ramener Limoges à 2 heures de Paris en passant par Châteauroux, c'est-à-dire en se raccordant sur la SEA à Beauvilliers.

J'aimerais apporter une petite précision sur la réflexion de RFF par rapport à la question de Monsieur « qui a demandé ce projet ? ». Lundi dernier, lors de la réunion à Châteauroux où il y avait 1.500 personnes, le Vice-président de la Commission des Transports, Monsieur PAMBOUTZOGLOU, a bien précisé que ce n'était pas la région Limousin qui avait demandé ce projet ; ce n'était en aucun cas la demande du Conseil Régional du Limousin. Ça, vous le retrouverez sur le site de la CPDP car les propos sont rapportés.

Deuxièmement, je me rends compte que notre projet alternatif, une fois de plus solutionne les problèmes de mettre Limoges à 2 heures de Paris et également les problèmes d'environnement. Je sais que Monsieur ROUSSEAU va vous dire « ça coûte un milliard de plus, qu'il y a la Sologne, qu'il y a la traversée de la Loire », mais nous avons vu l'excellente présentation à Limoges de Madame RABASEDA sur le TGV-Est avec le pont qui a été fait sur la vallée de la Moselle qui est absolument sublime. Nous ne considérons pas le pont de la Loire comme un véritable problème. En plus, notre projet – Monsieur ROUSSEAU dira que c'est faux - désenclave quand même 3 millions d'habitants alors que, sur le Poitiers – Limoges, en désenclave à peine 900.000, malgré l'ouverture sur la façade Atlantique, façade Atlantique sur laquelle un jour nous allons revenir. Merci beaucoup.

Mme LARIVAILLE

Bien. Sur le paysage, nous arrêtons et nous passons au troisième thème qui est l'impact d'une ligne grande vitesse sur les activités agricoles. C'est Monsieur BOUSSEAUD de RFF qui va introduire le sujet.

Troisième séquence : « l'agriculture »

« L'agriculture » : intervention du maître d'ouvrage

M. BOUSSEAUD - RFF

Je vais vous parler de la problématique agricole sur la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire.

Je vais vous présenter les grandes lignes de ce projet : 200 kms de ligne nouvelle, 6 raccordements sur le réseau existant, pas de création de gare nouvelle, 2.000 hectares d'emprise nécessaires pour le projet, dont 460 en Ille-et-Vilaine, 760 en Mayenne et 780 en Sarthe.

Les caractéristiques du territoire traversé : nous avons un territoire à vocation agricole majoritaire, avec des élevages et des céréales (90 % du territoire), avec également des productions labellisées, une couverture boisée faible ; ça peut être un avantage comme un inconvénient puisqu'en l'occurrence, en particulier en Ille-et-Vilaine où la couverture boisée est faible, les boisements compensatoires demandés sont importants de l'ordre de 1 hectare déboisé et 5 hectares à reboiser. Ce n'est pas le cas en Sarthe où, là, les reboisements compensatoires sont demandés un pour un.

Nous avons un habitat diffus fait de hameaux, de maisons isolées. L'impact du projet porte sur 107 habitations directement touchées, qui seront détruites dans le cadre du projet. Nous avons 19 sièges d'exploitation à déplacer puisque situés sous les emprises.

Le planning prévisionnel de ce projet : aujourd'hui, nous sommes un petit peu plus avancés que le projet qui nous concerne puisque nous avons achevé la phase d'enquête publique. D'ailleurs, le rapport sera remis demain par le Président de la Commission d'Enquête au Préfet coordonnateur, le Préfet de la Sarthe, et il sera d'ailleurs accessible sur le site de la Préfecture de la Sarthe pendant un an à dater de la clôture de l'enquête. Cette enquête publique s'est déroulée du 1^{er} juin au 31 juillet 2006.

Parallèlement, nous avons lancé des pré-études d'aménagement foncier puisque, effectivement, ces pré-études vont permettre à la profession agricole de se déterminer par rapport aux réaménagements fonciers qui devront être opérés puisque, là, nous avons, au stade de l'enquête publique, un tracé qui va être arrêté définitivement et nous allons connaître point par point l'impact sur l'ensemble du bâti et des exploitations concernées.

En ce qui concerne les emprises définitives du projet, elles ne pourront être déterminées qu'à l'issue des études d'avant-projet détaillé, ce qui permettra de lancer ces enquêtes parcellaires et également de lancer les réaménagements fonciers, donc toute cette articulation entre l'impact sur le foncier, les études d'avant-projet détaillé qui vont venir et les travaux.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public D'entrée de jeu, lorsque nous avons dévoilé le tracé en octobre 2003, des questions sont sorties puisque le tracé était arrêté, donc nous avons un tracé qui était présenté à la concertation. Il fallait répondre à des attentes fortes. Nous avons eu des réunions de présentation houleuses où les gens ont découvert ce tracé passant soit sur leur maison, soit sur leur siège d'exploitation. Le maître d'ouvrage, l'Etat a considéré qu'il fallait répondre le plus rapidement possible, sans attendre la déclaration d'utilité publique, à des difficultés locales et ponctuelles générées par le passage du tracé.

J'en citerai quelques-unes : nous avons, sur ce tracé, des bâtis qui n'avaient pas une vocation agricole, pour lesquels les gens étaient en instance de mutation et se voyaient dans l'impossibilité de vendre leur bien ; nous avons une dizaine de maisons dans ce cas et donc, pas de réponse possible avant la DUP, laquelle DUP, si nous suivons le calendrier, sera prononcée courant 2007, au plus tard le 31 janvier 2008, puisqu'elle doit intervenir dans les 18 mois qui suivent la clôture de l'enquête.

Il s'agissait également de répondre à des attentes fortes de la profession agricole pour constituer des réserves foncières en vue de faciliter les remembrements après la DUP.

Pour répondre à cet ensemble de préoccupations, nous avons mis en place un dispositif avec l'Etat, les deux régions de Bretagne et des Pays de la Loire, et les trois départements concernés par le projet (l'Ille-et-Vilaine, la Mayenne et la Sarthe). Une convention cadre a été signée à cet effet le 24 juin 2005. Elle avait pour objet principal de mettre en place une politique foncière homogène sur l'ensemble du tracé parce que, malgré tout, sans attendre la mise en place de cette convention, il y avait eu des initiatives locales, en particulier en Ille-et-Vilaine où, pour tout projet d'infrastructure, le Conseil Général a une politique d'avant-garde : dès qu'un projet émerge, il crée d'entrée de jeu des réserves foncières ; il l'avait fait pour l'autoroute A84, il l'a fait pour d'autres projets actuellement en cours de mise en 2 fois 2 voies.

Une autre initiative en Mayenne où, là, effectivement, pour répondre à des préoccupations, le Président du Conseil Général avait souhaité mettre en place une convention entre le Conseil Général, RFF et la SAFER qui permettait à la SAFER d'intervenir pour des acquisitions, pour répondre aux difficultés locales. Cette convention a été mise en place, au niveau des moyens financiers, par un emprunt. La SAFER avait réalisé un emprunt de 3 millions d'euros et, dessus, elle assurait un tirage au fur et à mesure que des acquisitions se présentaient. Cette convention avait été mise en place.

Par contre, dans la Sarthe, il y avait une opposition plus forte au projet puisque, effectivement, la Sarthe était avant tout un territoire traversé. Elle considérait ne pas bénéficier pleinement du prolongement du TGV entre Le Mans et Rennes, mais, par contre, elle avait bénéficié en 1989 de la mise en service de la LGV Atlantique puisque Le Mans est aujourd'hui à 54 minutes de Paris.

Cette convention cadre sert donc à mettre en place une politique foncière homogène. De cette convention cadre, s'est déclinée une convention financière parce qu'il fallait bien associer les moyens financiers pour pouvoir réaliser ces acquisitions. Dans cette convention financière, les fonds sont amenés par l'Etat à hauteur de 50 %, la région Bretagne pour 30 % et la région des Pays de la Loire pour 20 %. A cet effet, un fonds d'intervention de 6 millions d'euros avait été mis en place sur une période de 2005 - 2006 et 2007.

Parallèlement, il était demandé à RFF de signer des conventions avec les SAFER ; deux SAFER sont concernés, SAFER Bretagne et SAFER Maine Océan. Nous avons

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public signé des conventions avec les SAFER. L'objet de ces conventions était de permettre aux SAFER de négocier les biens qui pouvaient être mis en réserve dans le cadre de la convention cadre et, également, de gérer ces biens pendant cette période - c'est la SAFER qui est titrée, aujourd'hui, pour les biens qui sont mis en réserve - et de regarder avec les agriculteurs qui seraient délocalisés des sites où ces agriculteurs pourraient retrouver un point de localisation.

Au 31 août de cette année, les 6 millions d'euros ont été consommés. Nous pensions que la demande serait assez timorée et nous nous sommes rendu compte qu'il y avait une forte demande. Le périmètre d'intervention, par rapport au tracé retenu, portait sur 1.500 mètres de part et d'autre du tracé, c'est-à-dire une bande de 3 kilomètres de large, 200 kms de long, c'est-à-dire, en gros, 60.000 hectares concernés.

Ce fonds d'intervention est épuisé depuis le 31 août et, aujourd'hui, nous regardons pour abonder ce fonds à hauteur de 2 millions pour pouvoir faire face à l'ensemble des demandes, des dossiers en attente, d'ici fin 2006. En 2007, il faudra regarder à nouveau pour abonder ce fonds.

Comment fonctionnent ces mises en réserve ? Par le biais de réunions, ce que nous appelons un comité interrégional d'engagement qui se réunit tous les mois, le troisième vendredi de chaque mois. Participent à ces comités d'engagement et qui ont voix de décision, les partenaires de la convention cadre (l'Etat, les 2 régions, les 3 départements). Egalement, sont associés les élus parce que, dans les différents départements, les présidents de Conseils Généraux ont tenu à désigner des référents qui sur des secteurs donnés participent à ces réunions et se font le relais des préoccupations locales et la voix du Conseiller Général, parfois, peut emporter décision : un bien qui se situe entre 1.400 et 1.600 mètres, est-il opportun de le mettre en réserve ou pas ? Parfois, le Conseiller Général qui est là, avec sa parfaite connaissance du terrain, va faire en sorte que ce dossier soit mis en réserve.

Voilà une synthèse des dossiers qui ont fait l'objet d'un avis favorable à l'issue du dernier CIE qui a eu lieu vendredi dernier. Nous avons 2 acquisitions concernant des logements, 12 acquisitions concernant des terres agricoles, 2 acquisitions concernant des terres agricoles avec des bâtiments, soit un total de 187 hectares pour un montant de 1,9 million d'euros. Ceci représente 40 % des besoins en Ille-et-Vilaine.

J'ajouterai à ces 187 hectares les 92 hectares qu'avait mis en réserve le département d'Ille-et-Vilaine. Cette mise en réserve n'a pas été financée par les fonds, le Conseil Général estimant que, effectivement, si l'on introduisait ces 92 hectares qui faisaient, en gros, 500.000 euros, on viendrait rapidement puiser dans le fonds d'intervention, et il a préféré continuer à assurer le portage comme il le fait sur les autres projets d'infrastructure routière.

En Mayenne, 5 acquisitions concernant des logements, 12 concernant des terres agricoles et 4 concernant des terres agricoles avec des bâtiments, soit 311 hectares pour un montant de 3,13 millions d'euros, ce qui représente 40 % des besoins des 760 hectares que je citais tout à l'heure.

En Sarthe, 5 acquisitions concernant des logements, 25 concernant des terres agricoles, 2 concernant des terres agricoles avec des bâtiments, soit 217 hectares pour 2,02 millions d'euros. Vous voyez la courbe : 60 % de réserve globalement en Ille-et-Vilaine et 30 % en Sarthe. Il est vrai que le dispositif est parti avec un peu plus de retard et, aujourd'hui, ce retard se récupère au fur et à mesure des comités d'engagement.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Nous avons donc aujourd'hui en réserve 715 hectares plus les 92 hectares portés par le Conseil Général, soit 807 hectares pour les 2.000 hectares nécessaires. En fin d'année, nous espérons atteindre les 1.000 hectares, soit les 50 % des besoins, au bout de 2 ans de mise en place du dispositif. Il nous reste encore 2 années avant de lancer les travaux et nous avons bon espoir, avant le lancement des travaux, d'avoir en réserve l'ensemble des prélèvements qui seront nécessaires pour la ligne à grande vitesse.

Je préciserai, par ailleurs, que l'ensemble des acquisitions s'effectue à l'amiable, sur la base des estimations des Services des Domaines, que ce soit pour le foncier, pour les terres agricoles ou pour le foncier bâti. Il n'y a pas d'acquisition par voie de préemption. La SAFER ne fait pas jouer son droit de préemption, uniquement la voie amiable. Il n'y a pas d'indemnités de versées, dans la mesure où la DUP n'est pas prononcée, mais une souplesse est introduite ; lorsque quelqu'un qui est muté doit déménager, en attendant qu'il retrouve son logement sur son nouveau lieu de travail, on lui permet de rester en place, moyennant qu'il assure l'entretien courant et les charges foncières du bien concerné.

Nous avons également obtenu le soutien de la profession agricole qui a privilégié les mises en réserve plutôt que l'installation de jeunes agriculteurs. Il est vrai que l'on bénéficie sur nos territoires d'un effet lié à la conjoncture. Il faut savoir qu'actuellement, il y a 100 millions de litres de lait en excédent sur la région Bretagne, Basse Normandie et les Pays de la Loire. Certains, effectivement, profitent du dispositif qui a été mis en place, de cessation d'activité, ce qui libère des exploitations que nous n'avions pas forcément imaginé trouver dans les réserves lorsque nous avons lancé notre projet.

Nous assistons également, dans le cadre des relocalisations, à des réorientations : un agriculteur qui, aujourd'hui, fait du porc et qui, demain, a émis le vœu de plutôt s'orienter vers des vaches allaitantes ou des céréales. Certains également ont manifesté le souhait de se reconverter ; nous avons des exploitations où les agriculteurs disent « je veux me reconverter, je ne veux plus continuer à exploiter ». Donc, là, effectivement, ça libère des emprises et donc, nous accompagnerons les intéressés, comme le prévoient les textes ; dans le cadre des protocoles dommages travaux publics, nous accompagnerons ceux qui souhaitent se reconverter. Généralement, ils veulent se reconverter dans la profession agricole.

Pour conclure, je dirais que le dispositif nous a permis de tisser des liens très forts entre le monde agricole et le maître d'ouvrage, principalement représenté par l'équipe territoriale que je dirige et moi-même. Il nous a permis également d'identifier les acteurs locaux. Nous avons une parfaite connaissance de l'ensemble des exploitations et, ce qui est important, des modes de fonctionnement, fonctionnement en GAEC, les CUMA également au niveau du matériel agricole.

Les travaux d'acquisition qui ont été engagés vont permettre, dans le cadre des procédures de pré-étude d'aménagement foncier qui sont lancées, de faciliter demain les réaménagements fonciers. Ce que nous cherchons aujourd'hui, c'est de lisser au maximum sur l'ensemble du tracé les réserves foncières. Il faut savoir que le dispositif est dynamique. Aujourd'hui, nous pouvons très bien acquérir effectivement un bien qui se situe à 1.400 - 1.600 mètres et, demain, envisager de s'en dessaisir au profit d'un bien qui sera plus intéressant parce que situé à proximité immédiate du tracé.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Voilà en quelques lignes le dispositif mis en place. Je pense qu'au niveau de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire, il a pleinement répondu aux attentes de l'ensemble des acteurs locaux. Merci.

Débat avec la salle

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur BOUSSEAUD. Je crois qu'il y a des représentants de la Chambre d'Agriculture ; je demanderai bien au représentant de la Chambre d'Agriculture de donner son avis sur ce qui vient d'être exposé.

M. TRANCHANT – Chargé d'aménagement à la Chambre d'Agriculture de la Vienne

Je vais commencer par une petite correction : malheureusement, le représentant professionnel de la Chambre d'Agriculture n'est pas présent. Patrick TRANCHANT, je suis chargé d'aménagement à la Chambre d'Agriculture et je vais donc m'exprimer en simple technicien, mais je ne suis pas le représentant professionnel habilité à parler à ce titre.

En tant que technicien, je ne peux que me féliciter de ce qui vient d'être présenté par Monsieur BOUSSEAUD sur la ligne LGV Bretagne – Pays de la Loire. Excusez-moi, je vais encore une fois un peu lever le débat comme ceux qui, avant moi, ont abordé le sujet de la ligne SEA. Nous aurions bien aimé bénéficier du même traitement et se faire accompagner par RFF, par les équipes qui gèrent ce projet LGV SEA pour nous aider à convaincre le Conseil Général de la Vienne du bien-fondé de la mise en réserve foncière.

La Chambre d'Agriculture et mon voisin, Alain POUBLANC, Chef de Service de la SAFER, nous nous sommes efforcés d'intervenir auprès du Conseil Général à ce sujet. Nous n'avons senti auprès de RFF aucune volonté de nous accompagner, mais, au contraire, ça a freiné très, très fortement. Nous avons plutôt eu l'impression d'avoir en face de nous une équipe qui se contentait de botter en touche en disant « ce n'est absolument pas possible avant la prise de DUP ». Vous venez de nous montrer que ce n'est pas du tout le cas puisque, bien entendu, c'est uniquement une question de bonne volonté. Les conventions tripartites SAFER, Département, Région ou Etat sont très possibles bien en amont de la DUP.

Nous avons le même problème que vous avez eu sur la ligne dont vous venez de nous parler, c'est-à-dire que les besoins en foncier sont très importants. Le marché foncier est très délicat et nous savons qu'il nous faudrait 5 à 7 ans pour obtenir quelque chose de significatif, c'est-à-dire au moins 50 % des besoins sur la ligne LGV SEA. Pour revenir sur la ligne Poitiers – Limoges, j'ose espérer que, si elle se réalise et quel que soit le fuseau qui sera retenu, nous aurons, cette fois-ci, en face de nous, une équipe de RFF qui se fera, auprès des Conseils Généraux, le promoteur des réserves

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public foncières et nous nous ferons un plaisir de les accompagner pour convaincre nos Conseils Généraux respectifs.

Mme LARIVAILLE

Merci beaucoup Monsieur. Monsieur de la SAFER, vous souhaitez rajouter un mot.

M. POUBLANC – Chef de Service, Antenne de Poitiers, SAFER Poitou-Charentes

Je confirme les propos de mon voisin, bien sûr. J'insiste sur le fait qu'effectivement, l'intérêt des réserves foncières, c'est d'anticiper le plus en amont possible puisque, une réserve foncière, c'est se donner une chance en plus d'aménagement. Nous ne sommes pas en train de décider de savoir si nous ferons de l'aménagement ou si nous ne ferons pas de l'aménagement, mais c'est au moins se donner cette possibilité-là. Je pense aux aménagements avec des impacts agricoles, mais également des impacts qui peuvent être plus larges, notamment paysagers, puisque, pour faire des protections paysagères, il faut également gérer de l'espace et cet espace, si nous le maîtrisons, c'est bien plus facile de penser aménagement global.

Mme LARIVAILLE

Merci beaucoup. Monsieur JOLLIVET.

M. JOLLIVET

Je voudrais préciser que les problèmes des terres agricoles recourent rigoureusement ceux de l'environnement puisque nous avons, du côté de Vienne Nature et de Poitou – Charentes Nature, rigoureusement le même obstacle insurmontable. Il n'y a pas de réserve foncière, il n'y a donc pas de possibilité de mesures compensatoires pour acquérir tout de suite là où c'est possible des superficies qui pourraient être l'objet de mesures agro-environnementales, en concertation avec le Conservatoire des Espaces Naturels, avec la SAFER, avec des agriculteurs volontaires. Ça s'est fait ailleurs. Ici, ça ne se fait pas. RFF ne s'y intéresse absolument pas. Résultat, tous les discours de RFF sur la protection des paysages et de l'environnement sont dénués de toute crédibilité. Il n'y a pas de mesures compensatoires en vue « nous en parlerons plus tard, après la DUP ».

Je voudrais poser une question à Monsieur BOUSSEAUD : il me semble que le nouveau Code Rural ne met pas en concurrence les terres qui seront consacrées à la relocalisation des agriculteurs et celles qui seront consacrées aux mesures compensatoires environnementales. Il me semble qu'il y a un 50 % - 50 % qui serait prévu dans le Code Rural nouvelle mouture, si j'ai bien compris. Est-ce qu'il y a eu concurrence chez vous entre la nécessité de dégager des superficies pour compenser des atteintes à l'environnement et la nécessité de relocaliser des agriculteurs ?

M. BOUSSEAUD

Oui, nous avons intégré effectivement un projet de 200 kms de ligne nouvelle, 2.000 hectares, soit un ratio de 10 hectares au kilomètre. Effectivement, nous avons un ratio qui est assez fort et qui intègre tout ce qui est lié aux aménagements paysagers dans le projet, également tout ce qui est boisement compensatoire.

Lorsque nous faisons des acquisitions foncières, quand nous avons identifié quelque chose qui peut se situer un peu loin, mais nous avons un espace boisé classé, nous considérons qu'effectivement, cet espace boisé pourra être peut-être étendu ; c'est une première approche que nous avons. Les agriculteurs peuvent nous dire « ce n'est pas de la bonne terre agricole », mais peut-être que cette terre-là pourra servir pour des reboisements ou pour du paysagement donc, effectivement, nous regardons ce volet-là dans nos acquisitions.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur GUTTON.

M. GUTTON - Directeur Régional et Départemental de l'Agriculture et de la Forêt, Région Poitou-Charentes

Martin GUTTON, Directeur Régional et Départemental de l'Agriculture. Simplement pour dire en effet tout l'intérêt de ces procédures et d'intervenir le plus en amont possible de la réalisation de l'opération. Je pense qu'effectivement, les collectivités locales peuvent être sensibilisées à ces démarches puisque nous savons que, sur la liaison Tours - Bordeaux, certains Conseils Généraux se sont engagés dans des conventions avec la SAFER ; c'est le cas des départements de Charente, des Deux-Sèvres bientôt, sans doute la Vienne dans la foulée avec la valeur de l'exemple de ce qui aura été engagé.

Je salue ce qui a été fait en Bretagne et Pays de la Loire, qui semble extrêmement intéressant et qu'il faut sûrement envisager de développer dans nos départements et nos régions. Je n'ose pas faire le ratio, mais c'est vrai que 6 millions d'euros ou 8 demain, rapportés au coût de l'ouvrage, ça reste extrêmement modeste et si c'est mis en œuvre très en amont, finalement, c'est sans doute même encore une économie d'investissement, si nous sommes capables d'anticiper, ce qui pose sûrement la question aussi du maître d'ouvrage dans des opérations qui sont concédées. Je ne sais pas si la question est simple à résoudre. Je ne crois pas qu'il y ait de concessions sur la Bretagne et les Pays de la Loire, c'est peut-être un peu plus compliqué.

M. BOUSSEAUD

Ce n'est pas tranché, pour le moment. Pour autant, nous considérons que tous ces entrants, tout ce qui a été mis en réserve foncière, quel que soit l'opérateur derrière, tout cela sera reversé aux concessionnaires. C'est vrai que ce dispositif mis en place, c'est une première en France pour un projet ferroviaire, charge à l'Etat d'en tirer des conclusions.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Le dispositif a bien fonctionné, a même mieux fonctionné que prévu puisque, même l'Etat a dû avancer ces fonds de 2007 sur 2006. Aujourd'hui, je rappellerai que l'ensemble des acquisitions foncières estimées par les Services Fiscaux pèse 89 millions d'euros dans le projet, sur un projet de 2,4 milliards, ça veut dire que c'est peu. Aujourd'hui, nous sommes à 8 millions. Nous avons effectivement fait, sans doute, le plus facile. Nous avons également des hameaux entiers où il y a 5 maisons qui sont traversées par le projet, nous n'avons pas pu les éviter donc, là, c'est 5 relocalisations ; les intéressés, aujourd'hui, attendent plutôt la DUP et les indemnités qui l'accompagneront, mais d'autres ont fait le choix de partir dès maintenant parce que, effectivement, il y a des opportunités parfois à saisir. Certains profitent, aujourd'hui, des dispositions législatives et ce que permettent les règlements d'urbanisme pour se repositionner et, nous, nous ne pouvons qu'accompagner ces gens-là. Les discussions sont âpres, parfois, nous ne pouvons pas dire que nous signons des chèques en blanc.

Je vous donne quelques chiffres : en Ile-et-Vilaine, le coût moyen du foncier est de 5.600 euros l'hectare ; en Mayenne et en Sarthe, il était de 3.500 euros. La profession a considéré qu'il y avait des différences qui n'étaient pas justifiées et, au niveau national, ça a été récemment réévalué et ça a fait un bond de 1.000 euros. Effectivement, nous avons des prix de l'ordre de 4.500 euros l'hectare en Mayenne aujourd'hui et en Sarthe, ce qui est le prix du marché. Donc, nous payons au prix du marché lorsqu'il s'agit d'habitations non liées à l'activité agricole ; il y a des marges qui sont également données par les Services des Domaines, marges de 10 % ; généralement, elles sont appliquées parce que, effectivement, c'est le bon sens et, demain, même si nous allons en expropriation, la marge sera appliquée, il y aura des indemnités derrière ; il faut que tout le monde y trouve son compte. La souplesse que nous introduisons, c'est permettre aux gens de rester en place momentanément et ça, c'est très bien perçu sur le terrain, y compris pour les exploitations agricoles. Un propriétaire cède son bien aujourd'hui, nous le mettons en réserve et, pour autant, nous savons que le bien ne sera libre que fin 2008 ; ça nous va tout à fait puisque nous aurons besoin des terrains qu'à partir de 2009.

Mme LARIVAILLE

Bien. Merci beaucoup. Oui, Monsieur.

M. TRANCHANT

Je voulais juste rajouter un petit mot par rapport à l'interrogation de Monsieur le représentant de Vienne Nature, à propos de la réglementation en aménagement foncier. Le Code Rural, effectivement, a été modifié de façon assez drastique au niveau des procédures d'aménagement foncier depuis le 1^{er} janvier 2006. Il cite, pour les objectifs à atteindre, 3 objectifs sans les hiérarchiser. Les 3 objectifs sont :

- a. la restructuration des propriétés et des exploitations agricoles,
- b. le respect aux documents de l'aménagement du territoire, donc les PLU que vous venez de citer,
- c. la protection de l'environnement.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Sans hiérarchisation, ce qui veut bien dire, à mon avis, qu'à l'avenir, les opérations d'aménagement foncier qui auront lieu pourront permettre de mettre en réserve foncière pour n'importe lequel de ces 3 objectifs, en toute logique et en toute légalité. Je crois que cela répond à la question qui a été posée par Vienne Nature. A l'avenir, nous pourrions espérer faire de la protection de l'environnement avec une procédure d'aménagement foncier, autrement dit, ce que nous appelions avant les remembrements.

Mme LARIVAILLE

Merci pour cette information.

M. DE TRAZ

Juste une petite question : le fait qu'il y ait 3 fuseaux possibles ne risque-t-il pas de retarder les mesures d'anticipation ? Ça veut dire que, sur ces 3 fuseaux, il y a des gens qui, pendant 4 - 5 ans, vont attendre pour prendre des décisions. Quand sera choisi le fuseau, le Nord, le Sud ou le centre ? Du coup, quand pourrez-vous commencer les mesures d'anticipation ?

M. SALIN

A l'issue du débat public, si nous prenons l'hypothèse que le projet est poursuivi, le projet peut être poursuivi sur une, deux ou trois options. A la suite de ça, un certain nombre d'études vont être mises en place et qui, progressivement, affineront et aboutiront au choix d'un fuseau de 1.000 mètres dans le cadre des études préliminaires et d'un fuseau de 500 mètres dans le cadre de la DUP. A ce jour, toutes les possibilités sont ouvertes. C'est à l'issue du débat public que nous verrons si toutes les options sont étudiées ou l'une d'entre elles ou deux d'entre elles.

Si vous voulez, nous en sommes au débat public. Au niveau de Bretagne - Pays de la Loire, ils en sont au niveau de la DUP ; il y a quand même un laps de temps de 4 à 6 ans entre le moment où nous sommes actuellement et le moment où en sont les gens de Bretagne - Pays de la Loire.

M. BOUSSEAUD

En gros, entre le moment où le tracé a été dévoilé, où nous voyons le véritable impact sur les exploitations et sur le bâti, et le début des travaux, il s'opère 5 années. Nous, nous avons dévoilé le tracé en octobre 2003 ; c'est là que les agriculteurs ont su quel était l'impact et c'est là où nous avons dit qu'il fallait commencer à créer des réserves foncières. Les travaux débiteront début 2009. Nous nous rendons compte que nous allons devoir peut-être freiner à un moment donné parce que nous aurons trop de

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public réserves foncières, nous devons les réajuster. L'inquiétude manifestée par la profession agricole n'est pas tout à fait vraie, mais nous en sommes bien conscients.

Ce que nous avons dit en 2003, c'est que les exploitations devaient continuer à vivre. Ceux qui avaient des mises aux normes à réaliser ont continué à les réaliser en attendant le projet, ne sachant pas quel serait véritablement l'impact sur leurs exploitations.

Mme LARIVAILLE

Merci beaucoup. Nous avons encore un petit peu de temps pour le dernier volet. RFF voulait vous présenter les études qui avaient été conduites dans le domaine de l'environnement par Monsieur Fabien DURR du CETE Ouest, si vous avez encore quelques instants.

M. JOLLIVET

C'est une étude qui va servir à quoi ?

Mme LARIVAILLE

Ce sont les résultats de l'étude qui sont dans le dossier de synthèse, dans le dossier du débat, une présentation du territoire et des enjeux du territoire en terme d'environnement.

M. JOLLIVET

C'est destiné à être utilisé par RFF ou ce sera, comme dans les autres chantiers, un document pour mémoire qui sera archivé, diffusé, mais dont on ne tiendra jamais compte ?

Mme LARIVAILLE

C'est dans le dossier du débat.

M. JOLLIVET

Jusqu'à présent, ça n'a servi à rien ce genre d'étude, sinon à faire avancer la science, mais ça n'a pas servi à diminuer les impacts sur l'environnement, puisqu'il n'y a jamais ni argent, ni volonté écologique de le faire. Si ça ne doit pas servir à protéger l'environnement...

Mme LARIVAILLE

Ça servira si, effectivement, la décision est prise de poursuivre le projet. Ce sont les études de base.

M. JOLLIVET

Vous devez nous promettre que ça va servir.

Mme LARIVAILLE

Je dis que ça servira si la décision est prise de poursuivre le projet.

M. JOLLIVET

J'ai sous les yeux la carte des zones Natura 2000. Dans le secteur, il est humainement impossible, même à des techniciens géniaux, d'éviter les zones Natura 2000, quel que soit le tracé.

Mme LARIVAILLE

Nous écoutons Monsieur DURR à qui nous ne donnons pas beaucoup de temps, évidemment, parce que l'heure passe. Nous écoutons Monsieur DURR et, après, vous direz ce que vous en pensez.

Quatrième séquence : « l'environnement naturel »

« L'environnement naturel » : présentation des études environnementales

Fabien DURR, Responsable du Groupe Environnement du CETE de l'Ouest

Bonsoir à toutes et à tous. Je vais vous parler de l'étude environnementale qui nous a été confiée par RFF dans le cadre des pré-études fonctionnelles du projet.

D'abord, au niveau de la finalité de l'étude elle-même, l'objectif, c'était, bien entendu, de mettre en évidence les principaux enjeux environnementaux qui vont permettre de définir les orientations, les choix optionnels envisageables pour le projet, tout cela, bien sûr, dans un objectif de préservation du cadre de vie des habitants, mais aussi des espaces reconnus pour leur valeur environnementale.

En fait, aujourd'hui, nous en sommes au stade d'un débat sur l'opportunité du projet. Il s'agit, effectivement, d'enjeux qui seront à prendre en compte lors de la conception de la LGV, en vue d'assurer une meilleure insertion du projet.

Au niveau de la méthode de l'étude elle-même, 3 phases principales :

- C'est d'abord un état des lieux environnemental dans l'aire d'étude qui s'appuie sur un recueil des données réalisé en 2005 auprès des services, notamment les services de l'Etat. Ça a été principalement les directions régionales et départementales de l'équipement, de l'agriculture, de l'action sanitaire et sociale, mais aussi les directions régionales de l'environnement et de l'industrie, ou les services départementaux de l'architecture et du patrimoine, ainsi que l'Office National des Forêts et les Comités Régionaux de Tourisme.

Ces recueils ont porté sur 3 grands domaines principaux qui sont :

1. le milieu physique,
 2. le milieu naturel,
 3. le milieu humain.
- Dans la seconde phase, nous nous sommes intéressés à l'identification des enjeux et leur hiérarchisation ; un gros travail de cartographie avec des outils et des systèmes d'information géographique a été réalisé et a balayé 6 thématiques :
 1. le milieu physique,
 2. les espaces naturels protégés, mais aussi les espaces naturels inventoriés,
 3. le milieu humain,
 4. l'agriculture,

5. le paysage,

6. le patrimoine.

Dans chacune de ces thématiques, nous avons procédé à une hiérarchisation en 5 niveaux d'enjeux qui sont propres à chaque thématique et qui tiennent compte, d'une part, de la sensibilité et de la vulnérabilité de l'enjeu, mais aussi de l'intensité des impacts potentiels du projet et des possibilités de mise en œuvre de mesures d'insertion compensatoires.

Ces 5 niveaux vont de « faible » à « majeur » en passant par « moyen », « fort » et « très fort ».

- La troisième phase va porter sur l'analyse synthétique de ces enjeux pour chacune des 3 options de passage. Aujourd'hui, ce sont des options de passage qui sont privilégiées de façon non exclusive par le maître d'ouvrage.

Les thèmes de l'analyse spatiale sont le milieu physique, milieu naturel, milieu humain, agriculture, paysage et patrimoine culturel et touristique. Au niveau des éléments inventoriés, je vais détailler plus ce qui nous concerne, donc sur le milieu naturel : ce qui a été recensé au niveau de ce thème-là, ce sont les espaces naturels protégés, c'est-à-dire les sites Natura 2000, les ZPS (zones de protection spéciales), les arrêtés de conservation de biotope, les réserves naturelles, également les espaces naturels inventoriés, les ZICO, c'est-à-dire les zones importantes pour la conservation des oiseaux, les ZNIEF I et II, donc les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique, mais aussi les zones humides, les parcs naturels régionaux, les rivières classées pour la protection des poissons migrateurs et, également, les rivières classées en première ou en deuxième catégorie.

Je ne détaille pas les autres thèmes. Comme nous l'avons dit, l'intégralité des études est sur le site du débat public.

Au niveau des résultats de l'étude environnementale, et pour répondre à la question qui a été posée avant que je ne démarre mon exposé, l'étude, en fait, a permis, à ce stade du projet, d'établir un outil de connaissance, d'abord, des principales caractéristiques environnementales ; c'est bien ce que l'on disait tout à l'heure, identification des enjeux dans les territoires interceptés par l'aire d'étude.

De façon corollaire, l'étude a également constitué un outil d'aide à la décision pour les orientations et les choix optionnels du projet. Ce sont des orientations et des choix, notamment en terme d'enjeux à prendre en compte lors des phases de conception ultérieures et toujours dans cet objectif de meilleure insertion du projet.

Ce qui est important à retenir, c'est qu'à ce stade, l'étude environnementale n'est pas un outil d'identification des impacts puisque, aujourd'hui, nous n'avons pas de tracé. La démarche répond au principe de proportionnalité des études, c'est-à-dire que, aujourd'hui, nous avons un niveau de précision qui est adapté à l'avancement du projet et qui va évoluer en fonction de la sensibilité des espaces interceptés, également en fonction du niveau de détail des études techniques du projet qui vont suivre. La démarche sera donc continue et progressive et elle sera donc complètement intégrée dès le stade où nous nous trouvons aujourd'hui.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Si RFF décide de la poursuite des études, les mesures d'insertion du projet ou les mesures compensatoires seront, bien entendu, définies de façon précise au cours des phases ultérieures de la vie du projet. Elles donneront, bien sûr, lieu à des concertations avec l'ensemble des acteurs.

Ici, ce qui vous est projeté, c'est la carte de synthèse générale, en fait, qui regroupe les 6 thématiques, avec la hiérarchisation dans chacune d'elles.

Au niveau d'une présentation synthétique, ce que nous pouvons retenir au niveau de l'ensemble de l'aire d'étude, pour les principaux enjeux, c'est qu'il y a trois sites qui sont structurants, c'est-à-dire qui cumulent des enjeux majeurs à forts ; c'est le cas de l'aire périurbaine de Poitiers, mais également le secteur de Montmorillon et, enfin, l'aire périurbaine de Limoges.

Autres secteurs à enjeux principaux, ce sont les zones de relief, donc les Monts de Blond au Nord Ouest de Limoges et les Monts d'Ambazac, au Nord de Limoges, ainsi que les vallées, telles que la Charente, le Clain, la Vienne et la Gartempe. Ils constituent des enjeux forts à très forts, notamment du point de vue des milieux naturels et paysagers, mais également du point de vue de la ressource en eau.

Nous avons également, dans ces principaux enjeux, sur l'aire d'étude, les espaces agricoles labellisés. Nous trouvons une partie de la zone AOC Cognac au Sud de Ruffec qui est dans l'extrémité Sud Ouest de notre aire d'étude. Il y a également deux communes qui sont concernées par l'AOC Pomme du Limousin ; ce sont les communes de Cognac-la-Forêt et de Nieul en Haute-Vienne.

Si nous détaillons un peu plus les enjeux liés au milieu naturel dans ces secteurs d'accumulation, sur les enjeux très forts, en fait, pour le milieu naturel, ce sont les espaces protégés par la réglementation. Nous retrouvons les espaces naturels d'intérêt communautaire et national, les sites Natura 2000, les ZPS, les arrêtés de biotope et les ZICO, notamment dans le secteur de Montmorillon - Lussac, mais également dans la vallée de la Gartempe et la vallée du Salleron à l'Est et au Nord de Montmorillon.

Nous trouvons aussi dans ces enjeux très forts ce qui est lié à la ressource en eau, avec les périmètres de protection rapprochée et immédiats pour les captages d'eau potable ; c'est le secteur de Poitiers, le secteur de Montmorillon.

Pour rentrer dans le détail des enjeux forts pour le milieu naturel, nous retrouvons les espaces naturels inventoriés. Ce sont les ZNIEF I dans le secteur de Montmorillon, Lussac et Verrière, ainsi que dans les Monts d'Ambazac.

Nous trouvons des enjeux forts dans les rivières à poissons migrateurs, telles que la Gartempe et son affluent la Semme, également au niveau des zones inondables, donc les vallées du Clain et de la Vienne. Nous trouvons enfin des enjeux forts au niveau des zones à risques de mouvement de terrain, donc le secteur de Poitiers, mais également le secteur de Montmorillon.

La ressource en eau, nous la retrouvons dans ces enjeux forts, là, au niveau des périmètres de protection éloignés, donc des captages d'eau potable, donc Poitiers et Montmorillon. Nous avons enfin les secteurs escarpés, donc les Monts de Blond et les Monts d'Ambazac.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Enfin, pour ce qui concerne la thématique des paysages caractéristiques identifiés dans les enjeux forts aussi, sont relevés le secteur de Montmorillon avec les Brandes de Montmorillon, le Bois de l'Hospice et l'étang de Beaufour, les Monts de Blond et les Monts d'Ambazac, et certains secteurs de la Gartempe et de la Vienne qui sont également identifiés comme des secteurs à paysage caractéristique.

Voilà pour la présentation synthétique de l'étude environnementale.

Débat avec la salle

Mme LARIVAILLE

Merci beaucoup. Des réactions ?

M. GOMEL - Direction Régionale de l'Environnement, Région Poitou-Charentes

Bonsoir. Cyril GOMEL de la Direction Régionale de l'Environnement. C'était juste pour un petit éclairage sur ces questions d'évaluation environnementale du projet. Vous précisez qu'effectivement, dans l'état actuel du projet, c'est forcément relativement difficile de rentrer dans les précisions et donc, c'est bien au fur et à mesure que, les options se déterminant, nous pourrons évaluer à la fois les mesures destinées à envisager les alternatives, à réduire, supprimer les impacts, voire les compenser, mais seulement en dernière limite, et que nous avons à faire à un processus qui, également, doit bien être itératif, c'est-à-dire que la démarche d'étude doit pouvoir conduire parfois à revenir à des choix plus en amont pour, in fine, obtenir vraiment un projet qui soit le plus intégré possible, si tant est qu'il se prolonge.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur JOLLIVET.

M. JOLLIVET

L'expérience nous a conduits à être en désaccord absolu avec cette méthode qui est, effectivement, la méthode de RFF. L'expérience montre qu'on ne revient jamais en arrière, qu'il faut que les études environnementales soient très poussées avant la décision, qu'il soit défini des zones auxquelles l'on ne touche pas et qu'il doit y avoir des priorités.

Je ne sais pas si, dans l'esprit de Monsieur DURR, les enjeux forts et très forts sont des enjeux intouchables ou si ça veut simplement dire qu'on demandera l'autorisation éventuellement à Bruxelles et au Directeur Régional de la DIREN pour y toucher. Il est toujours possible d'obtenir l'autorisation de détruire une espèce protégée, de mettre

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public en danger un habitat patrimonial, c'est toujours possible ; à force d'insister, vous aurez peut-être des autorisations. Ça n'a rien à voir avec la protection de l'environnement. L'expérience montre qu'il faut, avant de choisir le tracé, savoir quel serait l'impact de l'infrastructure sur les zones fragiles, si le tracé était construit.

Décider de faire l'étude d'incidence obligatoire sur une zone Natura 2000 au niveau de la DUP, ce n'est pas sérieux. L'étude sur les dégâts éventuels du chantier doit se faire avant de décider qu'on traversera ou non la zone Natura 2000. C'est du bon sens, mais c'est quand même ahurissant de se fatiguer, de dépenser de l'énergie au lieu de s'occuper de sauvegarder les habitats des chauves-souris de la Gartempe, d'être obligé d'essayer de vous convaincre qu'il faudrait peut-être tout de suite dire « non, c'est un habitat patrimonial, l'Europe a investi de l'argent là-dedans, il y a des associations ayant une haute expertise comme Vienne Nature qui sont garants des contrats d'objectifs sur ces zones et qui gèrent ces zones, on n'y touche pas ». Tant que vous ne direz pas cela, vous n'êtes pas crédibles.

Mme LARIVAILLE

Oui, mais, là, nous sommes vraiment très en amont.

M. JOLLIVET

Nous ne pouvons pas décider de passer là ou ailleurs avant de savoir quels seront les dégâts éventuels. Quand RFF a décidé de traverser la zone Natura 2000 de la Plaine du Neuvilleois, elle n'a pas fait la moindre étude pour savoir si, oui ou non, ça allait mettre en danger les derniers 6 couples recensés d'outarde canepetière. C'est de la foutaise. Il faut d'abord savoir si la création d'une LGV en pleine zone Natura 2000 va à l'encontre des objectifs que l'Europe a fixés à cette zone. Si elle va à l'encontre, on ne passe pas, on passe ailleurs, on passe, par exemple, du côté du Futuroscope, il n'est pas classé monument historique.

Mme LARIVAILLE

J'aimerais bien entendre Monsieur Denis CLEMENT qui est à la DIREN de la région Limousin.

M. CLEMENT – Directeur Régional de l'Environnement, Région Limousin

En fait, pour rejoindre les deux propos qui viennent d'être donnés tout de suite, c'est évident qu'à ce stade, nous comprenons assez bien que les études d'environnement ne soient pas poussées jusqu'à leur terme.

A l'inverse, je rejoins volontiers le dernier propos, c'est-à-dire qu'à partir du moment où une variante sera choisie, il faut, avant de définir l'emplacement précis du passage du tracé dans cette variante-là, regarder tous les éléments de façon beaucoup plus

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public détaillée, effectivement, et ne pas faire le tracé avant de faire ces études environnementales.

Apparemment, vous avez eu une expérience difficile ici sur le tracé précédent. Ce que je peux dire en complément de ce qu'indiquait la DIREN Poitou - Charentes tout à l'heure, c'est que, sur les 3 tracés que l'on observe aujourd'hui, l'analyse que nous en faisons, c'est que, déjà - et c'est un point positif - il n'y a pas d'obstacle majeur sur le plan environnemental. Pour le Limousin, par exemple, nous ne traversons pas tout le plateau de Millevaches qui aurait été vraiment une zone très difficile. Nous ne traversons pas le Marais Poitevin. Donc, ça, c'est quand même un premier point important parce que, sur ce plan-là, ce n'est pas un obstacle extrêmement rédhibitoire.

En revanche, effectivement, il y a un certain nombre de zones naturelles. Nous avons parlé de paysage tout à l'heure et de site ; il n'y a pas de grands sites comme ceux que je viens de citer parce que le paysage rejoint aussi la nature là. Il y a une attention particulière à avoir et je sais que, par exemple, sur la nature, on nous avait présenté à Limoges, au mois d'octobre, l'expérience de la LGV Est, avec toute une attention sur la nature très détaillée. Ce qu'il faut souhaiter, c'est qu'effectivement, le même type de méthode soit adopté ici pour le tracé qui pourrait être retenu sur l'une de ces 3 variantes, donc, effectivement, une étude détaillée à partir du moment où nous retenons un tracé très détaillé en matière de nature et puis de paysage, donc un travail en amont avec les différents services, les différents partenaires, évidemment, avant d'arriver à un projet pour enquête publique.

Je dois dire que, dans notre région, nous avons plutôt eu un exemple assez positif ces dernières années ; ce n'était pas une LGV, mais c'était deux autoroutes, notamment l'autoroute A89 qui va de Bordeaux jusqu'à Clermont-Ferrand. Les choses ont beaucoup évolué entre l'A20 et l'A89, c'est-à-dire que beaucoup plus d'éléments de paysage et de nature - avec des mesures compensatoires et une intégration - ont été intégrés sur l'A89 que sur l'A20 et nous avons un résultat qui n'est pas mal. Si bien que, quand nous avons créé le parc régional de Millevaches, a priori, nous voulions exclure la partie qui comprenait l'autoroute et, finalement, en regardant, nous l'avons incluse parce que les choses étaient tout à fait compatibles.

Aujourd'hui, il y a des moyens et RFF le prouve sur d'autres lignes, tant en matière de paysage que de nature. Ce qu'il faut souhaiter, c'est qu'effectivement, à partir du moment où vous vous orienterez sur une variante, les études soient approfondies rapidement et que le choix du tracé dans cette variante soit tout à fait concerté.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur CLEMENT. Madame CHANIAL.

Mme CHANIAL

Il faut savoir, avant de décider de tracer une ligne supplémentaire le long de celles qui existent déjà, que toute ligne aura un impact, non seulement sur les zones naturelles répertoriées et sur les sites admirables, mais, sur tout son trajet. Sur tout son trajet, il y aura des dés herbants, par exemple, qui seront répandus de chaque

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public côté. Il faut vraiment peser cette décision et faire entrer cette dimension dans la balance.

Mme LARIVAILLE

Merci.

M. SALIN

Concernant les désherbants, un petit mot à ce propos-là : RFF accorde un souci très important à ces problèmes-là. La SNCF qui a en charge l'entretien des voies a des listes de produits et ne peut utiliser que cette liste de produits homologués, aux doses homologuées. Là-dessus, la réglementation est très stricte et nous veillons à ce que la SNCF l'applique.

Mme CHANIAL

Qui dit « homologué » ne dit pas « non polluant ».

M. SALIN

Ce sont des produits homologués à dose homologuée pour l'utilisation qui en est faite, Madame.

Mme LARIVAILLE

Monsieur, allez-y.

M. GIRARDEAU

Bonjour. Franck GIRARDEAU, hydrogéologue. Vous avez évoqué les captages d'eau potable, en parlant de périmètre de protection immédiate et de périmètre de protection rapprochée et, seulement, dans un deuxième temps, des périmètres éloignés. J'aimerais savoir à quel niveau ça peut être intégré dans la réflexion sur les fuseaux, sachant que, par ailleurs, nous réfléchissons de plus en plus à l'échelle du bassin d'alimentation.

M. BOUSSEAUD

Les périmètres de protection sont définis, là aussi, par arrêtés DUP, des arrêtés spécifiques qui les délimitent. Nous, nous l'avons introduit simplement parce que nous

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
avons recueilli ces données, souvent sur des fonds cadastraux. Nous les avons reportés dans notre système d'information géographique, mais nous avons effectivement deux niveaux, c'est-à-dire que ce qui est le captage lui-même et le périmètre immédiat ont été classés en enjeu très fort ; le périmètre éloigné qui, souvent, est beaucoup plus large est un enjeu fort. Il y a simplement une hiérarchisation entre les deux, sachant que la finalité de ces périmètres, c'est bien une protection contre le risque de pollution accidentelle de la ressource en eau potable. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

M. GIRARDEAU

J'avais bien compris pour la hiérarchisation. La question, c'est que nous avons des ressources souvent très vulnérables et, à partir de là, les risques de transfert sont à prendre à échelle assez large. Autant le TGV en lui-même a plus de chance de provoquer une pollution ponctuelle et accidentelle, ce qui est pris en compte dans les périmètres immédiats, autant les travaux devront forcément intégrer cet aspect-là, et c'est quand même un gros chantier par rapport au niveau de réflexion qui est engagé pour les périmètres de protection dans le département qui ne desservent que des zones rurales.

M. BOUSSEAUD

Nous avons, nous, simplement reporté ce qui, aujourd'hui, a été identifié comme des ressources à usage d'eau potable et sur lesquelles il y a des périmètres. S'il y a des ressources autres qui, aujourd'hui, n'ont pas la protection, c'est sûr qu'elles ne sont pas dans le recensement effectué.

Par exemple, il y a une ressource en eau qui se situe sur la Charente, c'est sur le barrage de Saint-Savinien, il y a un périmètre très large qui vient recouvrir quasiment tout le département de la Charente et qui englobe un périmètre énorme et donc, celui-ci a été reporté, mais il existe réglementairement. Nous pouvons avoir des bassins, effectivement, très larges, mais, encore une fois, c'est la donnée liée à la gestion de la ressource telle qu'elle existe aujourd'hui.

Mme LARIVAILLE

Madame GUERRERO.

Mme GUERRERO

Je voudrais apporter une précision. Les enquêtes sur l'eau qui seront faites, si le projet se poursuit, portent sur l'ensemble du bassin versant. Nous en sommes au stade du débat public, encore une fois, donc nous prenons effectivement les données qui nous sont offertes et que nous pouvons utiliser à ce stade, mais, bien sûr, nous prenons en compte l'ensemble du bassin et pas uniquement le périmètre de protection. Il y a une hiérarchisation, mais tout le bassin versant est pris en compte dans les enquêtes sur l'eau.

Mme LARIVAILLE

Très bien. Monsieur ABONNEAU.

M. ABONNEAU

Je voudrais répondre à Monsieur sur la protection des périmètres de captage. Je vais être encore critique. RFF donne toujours les bons exemples comme la LGV Bretagne. Le TGV Est, mauvais exemple, commune de Vandières, le tracé passe sur un périmètre de captage immédiat.

Concernant notre commune, Chasseneuil, ça passe sur un périmètre de captage éloigné. La hiérarchisation, comme vous dites, des données environnementales, je n'y crois pas beaucoup.

Tout à l'heure, RFF a parlé de son principe numéro 2 « la concertation permanente » ; moi, je voudrais savoir ce qu'ils entendent par « concertation permanente » car, à l'occasion des études APS, les associations, les riverains ont demandé à être associés à ces études ; RFF a refusé de nous associer au recueil des données environnementales. Quand vous dites que vous faites un travail de concertation, ça me fait doucement rigoler car, quand vous avez fait la présentation du recueil des données environnementales, nous avons quand même vu qu'il y avait pas mal d'oublis, des oublis volontaires certainement pour que le tracé passe à l'endroit que vous aviez défini ; ce sont les données environnementales qui s'adaptent au tracé que vous avez élaboré déjà depuis quelques années, et non le tracé qui s'adapte au recueil des données environnementales. Si vous pouvez me prouver le contraire, je suis à votre disposition, moi, pour vous prouver le contraire de tout cela. Ça, c'était ma première observation.

Deuxième observation : j'ai posé des questions à RFF, 4 questions ; il y a la question 970, il y a la question 1046, il y a la question 1016 et j'aurais bien aimé avoir les réponses aujourd'hui. Ça va faire, pour certaines, déjà un mois que ces questions ont été posées.

Mme LARIVAILLE

Ça m'étonnerait que ça fasse plus d'un mois quand même.

M. ABONNEAU

J'exagère peut-être un petit peu, mais, bon, nous sommes en plein débat, ces questions, comme d'habitude, nous allons avoir les réponses, le débat va être terminé. C'est aujourd'hui que j'aurais bien voulu avoir les réponses à ces questions.

Je sais que ce sont des questions qui sont embarrassantes pour RFF, mais qui auraient enrichi le débat aujourd'hui. Il y avait une question sur le financement, et le financement, ça a un rapport avec l'environnement.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Il y avait une question sur l'application de l'article 14 de la loi LOTI ; nous avons posé cette question de multiples fois à RFF et nous n'avons jamais eu la réponse.

Nous sommes en plein débat ; le débat va se terminer, nous n'aurons toujours pas les réponses.

Mme LARIVAILLE

Si, si, vous aurez les réponses. A la 1046, je vous promets, vous aurez la réponse.

M. ABONNEAU

Nous serons en fin de débat, nous n'aurons pas pu en discuter.

Mme LARIVAILLE

Il y a encore un mois.

M. ABONNEAU

Avec RFF, c'est toujours comme ça.

Mme LARIVAILLE

Bien, merci. Pas de questions. Nous allons clore la séance. Je vous remercie d'être resté jusqu'à cette heure tardive. Je crois que ça a été une réunion assez dense. Je vous signale quand même que, pour vous récompenser d'être resté jusqu'à cette heure tardive, vous avez un petit pot qui vous attend à la sortie.