

DEBAT PUBLIC LGV-PACA

PROPOSITION DE CAHIER D'ACTEURS

MAIRIE DE CAUMONT s/DURANCE

& les asbl

CAUMONT ENVIRONNEMENT
BIEN VIVRE A CAUMONT

Monsieur le Président de la Commission,
Mesdames,
Messieurs,

Suite à votre invitation à participer au débat sous une forme écrite, vous trouverez, ci-après, une série de points que nous souhaiterions soumettre à votre attention.

1- L'absence du département de Vaucluse comme des agglomérations directement concernées de ce département, dans le comité d'orientation (cfr notre courriel du 18 décembre 2004)

Le surcroît de débit ferroviaire découlant de la création des dessertes de Toulon et de Nice ainsi que l'augmentation prévue du nombre de TGV vers Marseille devant se traduire par une surcharge en TGV sur la partie commune de la ligne, il apparaît, sur base d'une étude récente du RFF (R. Leclerc-novembre 2004), que la partie en question devra supporter un doublement en nombre des TGV, dans les 10 ans à venir.

Le Vaucluse, tout comme l'agglomération d'Avignon ainsi que celles situées tout au long de la Durance-Pertuis inclus, faisant partie intégrante des nombreux scénarios proposés, nous ne comprenons pas pourquoi, dès lors, aucune place ne leur est attribuée dans le comité d'orientation.

2- Manquement dans les documents fournis par le RFF

- Absence de plans détaillés pour apprécier les nombreuses sous-variantes proposées

L'abondance de trajets proposés, pas moins de 19 sous-variantes, nécessite un nombre suffisant de critères si on veut comparer utilement les différentes propositions faites. Or, si les paramètres proposés par le RFF : km concernés, coûts globaux et durées des différents trajets sont nécessaires, ils sont malheureusement très insuffisants.

En effet, comment apprécier les différentes variantes selon leurs impacts environnementaux en l'absence de plans suffisamment détaillés. Nous pensons plus particulièrement ici à l'impact acoustique des lignes sur les populations concernées ; impacts qui dépendent de nombreux paramètres tels : la hauteur des remblais, talus et ponts, l'ensemble des vents dominants, la présence de couloirs acoustiques naturels, de collines réfléchissantes, de plans d'eau ou de plaines dures,...

Nous demandons donc, d'entrée de jeu, que le RFF fournisse ces informations techniques pour chacune des sous-variantes proposées ainsi que des graphiques multicritères permettant de mieux apprécier les impacts environnementaux.

Pour rappel : les coûts globaux au km fournis par le RFF résultent, de fait, de l'addition des contributions des différents critères pris en compte ; critères qui devraient donc être explicités dans l'étude fournie.

- Faiblesses du logiciel MITHRA utilisé

Traditionnellement c'est via le logiciel MITHRA que le RFF évalue l'impact acoustique des ensembles trains+rails sur les populations avoisinantes. Nous souhaiterions savoir si ce logiciel prend, à présent, en compte le concept de multimodalité. En effet, parmi les nombreuses sous-variantes proposées, on constate souvent la cohabitation de routes bruyantes (AR, nationales,...) avec des portions importantes de la future LGV.

3- Caractéristiques acoustiques particulières de la portion commune à toutes les variantes proposées : l'axe Durance Avignon-Cavaillon

- Aspect multimodal de cet axe
 - la D 973A, reliant Avignon à Cavaillon, le long de la Durance, depuis Caumont, est classée route à haut débit par la DDE de Vaucluse et sera bientôt (2010) portée à 4 voies pour assurer l'augmentation incessante du trafic dans la région
 - le TGV Méd. circulant sur un remblai de 10 m de haut et de 3 km de long, à partir de Caumont, jouxte cette départementale sur la même rive Nord de la Durance et ce *sans aucune protection acoustique* pour les riverains.
 - l'autoroute A7 longe, aux mêmes endroits, la Durance sur sa rive Sud et ce sans aucune isolation acoustique également.

Le simple énoncé de ces générateurs de bruit, rassemblés sur une bande de moins d'un km de large, décrit clairement la situation acoustique peu enviable de la plaine caumontoise dont la multimodalité évidente s'apparente de plus en plus aux portions les plus bruyantes de la vallée du Rhône.

- Surcharge attendue des points noirs avérés de la ligne TGV-Méd. sur l'axe Avignon-Cavaillon

Le doublement attendu du débit en TGV sur l'axe considéré pour alimenter la région PACA exacerbera les situations acoustiques déjà précaires des villes et villages situés trop près de la ligne tels Cavaillon ou Caumont sur Durance.

En ce qui concerne Caumont, *l'oubli ingénierique majeur* de protéger les populations par un mur acoustique tout au long des 3 km d'un remblai de 10 m de haut qui longe le village (voir photos situées en annexe) doit être réparé au plus vite et ce avant la mise en service de la LGV PACA. En effet, l'augmentation planifiée des TGV sur la plage jour+soirée créera une situation à la limite d'une légalité pourtant particulièrement faible en la matière (voir graphique et tableau de l'étude socio-acoustique située en annexe)

4- Proposition d'un fonds de réparation acoustique obligatoire pour la LGV-PACA

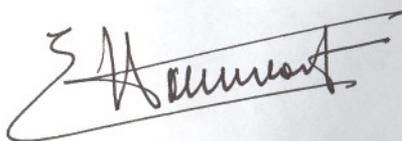
Mises à part les nombreuses qualités des TGV que nous reconnaissons tous, force est de reconnaître que ceux-ci sont encore générateurs *d'inconvénients acoustiques notoires* pour les populations riveraines de leurs lignes. Aussi, les cas de pollutions acoustiques avérés évoqués plus haut risquent de ne pas être les seuls étant donné les nombreuses petites villes et villages concernés par la nouvelle ligne, en région PACA.

C'est pourquoi, nous proposons de mettre en place, dès que les variantes définitives des nouvelles lignes seront connues, un fonds de réparation-réhabilitation acoustique (FRA) auquel les autorités locales et les associations riveraines agressées pourront s'adresser. Les populations bénéficiaires comprenant bien évidemment celles qui sont situées sur la partie commune du projet et qui en intègre tous les inconvénients telles celles de l'axe Avignon-Cavaillon.

Le fonds en question s'élèverait à 3 % * des sommes totales engagées pour la construction de la ligne nouvelle (variante à 5000 M€, protection acoustique de base déjà comprise), et serait géré par un organisme compétent indépendant du RFF. Nous proposons à cet effet que le CSTB de Grenoble dont la réputation acoustique en la matière est largement reconnue, en soit chargé et que les dossiers de protection-réhabilitation leur soient adressés.

* Tout comme l'isolation thermo-acoustique d'une habitation, l'isolation acoustique d'une ligne TGV n'implique, si prévue dès le départ, qu'un surcroît total de 5 %, environ. Par contre s'il s'agit de réaliser, une fois la ligne mise en place, un nombre sans cesse croissant de « replâtrages acoustiques » ce sera incomparablement plus cher sans parler du coût des efforts que les autorités et les associations devront fournir pour obtenir gain de cause.

En espérant que ces quelques remarques et commentaires basées sur des faits réels et vérifiables seront utiles et contribueront finalement à réaliser une ligne TGV-Méditerranée qui sera non seulement acceptable pour tous et sur toute sa longueur mais qui sera également un exemple réussi de réalisation durable tout à l'honneur de ceux qui y auront participé. Nous sommes Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, à votre disposition pour tous renseignements complémentaires et vous prions de bien vouloir accepter l'expression de notre haute considération.



Prof. Dr Sc. E. Hannecart**
Président de Caumont Environnement
Vice-Président de Bien Vivre à Caumont

R. Allemand *
Maire de Caumont s/Durance



** 23, chemin des Barthelasses
84510 Caumont s/Durance
Tel : 04 90 23 1756

e-mail : etienne.hannecart@free.

* Mairie de Caumont sur Durance
84510 Caumont s/ Durance
Tel : 04 90 01 20 20

e-mail : allemand@wanagain.fr

Annexes:

- Graphique + commentaires succincts sur l'étude socio-acoustique
- 2 photos

METHODOLOGIE UTILISEE & EVALUATION QUANTITATIVE DES
POPULATIONS AFFECTEES

En nous basant sur un protocole d'enquêtes du type marketing, le territoire de Caumont sur Durance a été découpé, dans un premier temps, en lignes équidistantes de 250 m. à partir de la voie du TGV (voir graphique).

Dans chacun des secteurs ainsi définis, nous avons, alors, procédé à une enquête statistique auprès des populations concernées. C'est ainsi que les **361** habitants de **100** habitations sises à différents endroits de la commune ont été interrogés.

Les différentes réactions aux bruits ainsi analysées ont ensuite été regroupées sur base de leurs intensités (équibruyances) et une cartographie du bruit ressenti a pu être établie. Les populations des zones d'équibruyances ont, alors, pu être déterminées.

5 zones ont ainsi pu être dégagées, à partir de la voie ferrée :

- une zone jugée très bruyante (TB, **brune**)
- une zone jugée très bruyante à bruyante (TB-B, **rouge**)
- une zone jugée bruyante à peu bruyante (B-PB, **orange**)
- une zone jugée assez bruyante à peu bruyante (AB-PB, **violette**)
- une zone jugée non bruyante (NB, **bleue**)

Les variations de bruyance provenant principalement, pour un point donné, de la présence ou de l'absence des vents du Nord, Sud et Ouest ainsi que de, bien entendu, sa distance à la voie ; ces paramètres pouvant s'additionner ou s'opposer.

Populations affectées

- dans la **zone brune**, vivent **188 personnes**
- dans la **zone rouge**, vivent **1187 personnes** + une partie non recensée du village (V.I)
- dans la **zone orange**, vivent **253 personnes** + une partie non recensée du village (V.II)

soit, au minimum, un total de **1628 personnes** affectées ce qui porte à plus de **2000 personnes** (V.I & V.II compris) les populations atteintes par une bruyance importante. Ceci fait de Caumont sur Durance, le point noir le plus peuplé de tout le Vaucluse.

Les zones **violettes** et **bleues** ont simplement été délimitées étant donné le caractère peu aigu des agressions sonores qui y règnent, pour le moment (du point de vue TGV uniquement).

