

**« La LGV PACA et les milieux naturels,
les risques, les nuisances »
Réunion thématique à Mouans-Sartoux
le 7 avril 2005**

Prise en compte du contexte environnemental régional : les milieux naturels, les risques et nuisances

Présentation de la synthèse des études environnementales par le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France (Alain TRUPHEMUS et Anne GERRERO)

Alain TRUPHEMUS indique que 62 % de l'aire d'étude, soit 10 000 km² de l'Est des Bouches-du-Rhône à la frange littorale des Alpes-Maritimes, a été inventorié comme espace naturel remarquable, ce qui montre bien la richesse biologique de la région. Il précise qu'à partir d'une analyse des grands enjeux environnementaux, d'une classification des sites en cinq thèmes (ressources en eau, milieu naturel, milieu humain, agriculture et sylviculture, paysage et patrimoine) et d'une hiérarchisation selon quatre niveaux (très fort à faible), RFF a effectué une analyse fine, pour chaque thème de l'environnement identifié à l'échelle des territoires concernés par tous les scénarios. Selon Alain TRUPHEMUS, ces études, mettant en évidence les sites éligibles Natura 2000, les sites d'intérêt communautaire ou proposés comme tels et les nombreuses espèces et habitats naturels protégés, constituent une première base de connaissance des territoires pour la suite du débat, permettant d'engager un dialogue avec tous les acteurs locaux.

Christian MANGAN, hydrogéologue à Nice interroge RFF sur l'absence d'études concernant les enjeux et incidences de la mise en souterrain (tarissement ou réactivation de sources).

Alain TRUPHEMUS répond que les enjeux des mises en souterrain et des ressources en eau sont bien pris en compte, une étude spécifique ayant été réalisée sur ce sujet. Il rappelle par ailleurs que les tunnels couvriraient 50 à 80 km du tracé et précise que la région a réalisé d'importants investissements hydrauliques pour l'approvisionnement en eau. En outre, le coût de réalisation des tunnels prend en compte les problèmes de ressources en eau.

Olivier KLEIN, membre de la CPDP, interroge RFF sur les possibilités de réparation des dégâts causés par la construction d'un tunnel.

Michel CROC, Directeur régional de RFF, répond que les méthodes modernes permettent, en cas d'incident, le rétablissement des nappes d'eau, en évitant les pompes et les barrages.

Bernard CABANNE (CRPF) fait remarquer l'absence de prise en compte de la sylviculture.

Alain TRUPHEMUS précise que la sylviculture figure bien dans les études.

Jean-Paul CHARBONNIAUD, habitant de Cagnes-sur-Mer évoquant l'absence de prise en compte des incidences liées aux vibrations, Anne GERRERO précise que le thème des nuisances sonores sera abordé ultérieurement.

Exposés et débat avec le public : questionnaire sur l'arrivée d'une LGV dans le contexte des enjeux environnementaux dans la région PACA (Interventions des Experts de RFF et des experts régionaux)

Prise en compte de l'environnement dans la conduite des études et le développement durable (Marc MEREAU, Directeur départemental environnement à Scétauroute)

Marc MEREAU affirme que l'environnement restera une préoccupation constante tout au long des étapes de réalisation de la LGV PACA, une concertation permanente ayant lieu entre les collectivités, RFF et les associations. Lors du débat public, les grands enjeux sont définis à l'échelle de réseaux de 7 km, affinés ensuite par les études préliminaires puis les études de l'avant-projet sommaire qui raisonnent sur des couloirs de 500 mètres, dits « *couloirs de référence* ». Marc MEREAU souligne l'utilité de ces études détaillées, avec évaluation des conséquences sur les biotopes et réalisation d'une enquête publique, qui constituent un référentiel de base pour la construction du projet le mieux adapté et l'établissement d'un bilan *a posteriori*.

Jean-Claude PERNOUD, Président de l'Association des Trains Avenir du Centre-Var, demande la date du début des travaux.

Marc MEREAU répond que les travaux débiteront dans 5 ou 6 ans.

Pierre BECH (APEVV) s'oppose à la réalisation de la LGV, nuisible à la préservation des espèces.

Olivier KLEIN interroge RFF sur les choix d'opportunité en fonction des impacts environnementaux.

Marc MEREAU indique que l'appréciation est aussi politique et sociale.

Selon Antoine CATARD, Chargé de mission environnement au CEEP, la préservation des sites protégés, notamment la Plaine des Maures, impliquerait le passage de la LGV en milieu urbain. Est-ce préférable ?

Marc MEREAU admet que ce choix est complexe : le débat doit évaluer la faisabilité des réalisations, étant précisé que des études complémentaires seront effectuées.

Christian SARFATI (Association des 7 communes) interroge le public sur la fréquence de ses voyages à destination de Paris pour tenter de démontrer que le projet ne présente aucun intérêt pour les citoyens de la région PACA.

Michel GALLETZOT (APEVV) rappelle l'existence de directives européennes sur la bio-diversité. Il indique par ailleurs que la Plaine des Maures, considérée comme « *zone majeure pour la protection de l'espace méditerranéen* », fait l'objet d'un PIG (Projet d'Intérêt Général).

Bernard GYSSELS (RFF) confirme que tous les paramètres environnementaux seront pris en compte et intégrés dans l'évolution du projet, avec éventuellement des conventions avec le CEEP et des adaptations spécifiques.

Didier COROT, CPDP LGV PACA, soulève une contradiction entre la volonté de prévoir un couloir et celle de préserver un site protégé.

Bernard GYSSELS admet la difficulté de choix d'une solution adaptée.

Christine VIALATTE (Association de Défense des sites du Pays Vençois) interrogeant RFF sur la troisième voie entre Antibes et Villeneuve-Loubet et les problèmes d'érosion, Michel CROC lui répond que la LGV ne passe pas par ce fuseau-là.

Chantal PATRICOT, adjointe au Maire de Marseille, indique que le passage de la LGV par Marseille évite la création d'un couloir dans la plaine des Maures.

Michel CROC confirme que l'un des scénarii pour atteindre le Nord de Toulon propose un passage par Marseille utilisant le couloir existant. Quant au tracé sur le littoral, le raccordement s'opère sur les trois voies entre Antibes et Nice.

Véronique BLOIRE (Association pour la sauvegarde de la Sainte Baume et de la Plaine de l'Issole) considère que la mise en avant des enjeux environnementaux par RFF est une « *mascarade* ».

Thierry LAUTARD, Conseiller municipal à Grasse, demande à partir de quel coût humain ou technologique la LGV sera considérée comme non réalisable.

Michel CROC répond que le projet prend bien en compte le milieu naturel et les éléments humains ; la réalisation d'un tel projet modifie indiscutablement des éléments, mais en améliore d'autres.

A Jacques DARDEL, habitant du Broc, qui demande les raisons de la réalisation impérative d'une ligne en surface, Michel CROC rappelle que 40 à 80 km de tunnel sont d'ores et déjà prévus, étant précisé que le milieu humain et naturel régional est difficile.

Retour d'expérience du TGV Méditerranée sur la prise en compte de l'environnement (Stéphane PRADON, Responsable site-environnement à Scétauroute)

A partir du retour d'expérience du TGV Méditerranée entre Avignon et Marseille, Stéphane PRADON montre la prise en compte du milieu naturel, des ressources en eau, des nuisances sonores et des risques incendie sur ces projets. Cette expérience concrète prouve qu'il est indispensable pour le maître d'ouvrage d'écouter les acteurs concernés, de lancer les éventuelles analyses complémentaires spécifiques, de définir des protocoles et des actions concrètes en collaboration avec les intéressés et acceptés par tous.

Frédéric ETHEVE, écologue, considère que cette présentation ne constitue pas un retour d'expérience car aucun résultat n'est cité. De plus, d'après ses discussions avec des experts locaux, il apparaît que les impacts environnementaux de la réalisation de la LGV MED sont catastrophiques.

Guy CLAVERIE, SNCF, précise que le retour de la faune et la flore d'autrefois a été constaté le long de la Durance dans les zones de compensation écologique. Par ailleurs, il rappelle l'existence, depuis 1999, de l'Observatoire de l'environnement qui a permis un suivi régulier des mesures adoptées par le maître d'ouvrage sur le projet.

Jean-Paul SOZEDDE (CALMA) estime qu'il faut tenir compte des impacts environnementaux consécutifs à la non-réalisation de la LGV tels que la saturation de l'espace aérien ainsi que l'asphyxie du transport routier et du foncier : une trop grande hésitation relèguera la LGV PACA au rang des projets non prioritaires.

Monsieur GIUDICELLI (GADSECA) demande des précisions sur l'emprise totale du projet.

Bernard GYSSELS indique qu'il faut considérer 7 ha d'emprise au kilomètre en moyenne, cette estimation étant variable notamment pour les tracés en plaine.

Nicole MANERA soulève le problème des nuisances sonores et cite l'exemple d'un habitant proche d'une gare qui subit un bruit de 92 décibels lors du passage du TGV. Or les études établissant un calcul des décibels sur la journée, l'impact réel ponctuel est dilué.

Retour d'expérience sur la méthode de travail sur l'environnement de la LGV-Est (Sandrine RABASEDA, Chargée des Questions environnement, RFF)

A partir de l'expérience de la LGV-Est, Sandrine RABASEDA présente des exemples de mesures environnementales pour démontrer la définition de solutions adaptées et suivies dans le cadre d'un bilan grâce à un travail d'anticipation et de concertation avec les scientifiques mais aussi les différents acteurs. Elle cite la préservation, dans les mares du Hardillon, des quatre espèces protégées de tritons et grenouilles grâce à des demandes d'autorisation de déplacement, des mesures de sauvegarde, de réduction, de précaution et de pérennisation. Par ailleurs, dans la Vallée de la Nied, les milieux salés continentaux et les espèces végétales ont été protégées grâce à des mesures de réduction, de précaution et de compensation.

Louis ROBIN (Marina Unit) interroge RFF sur la réalisation de la troisième voie et la prise en compte de « *l'espèce humaine* » à Villeneuve-Loubet.

Didier COROT, CPDP LGV PACA, l'invite à évoquer ce point lors des réunions de proximité à Antibes ou Cagnes.

Michel GALLEZOT indique qu'une Association concernée par la LGV-Est lui aurait signalé –et prouvé– un manque de concertation avec RFF.

Sandrine RABASEDA précise que Meuse Nature Environnement a été associée au projet, les mesures précédemment citées ayant été réalisées en accord avec le Parc de Lorraine, qui en est satisfait.

Olivier KLEIN souhaite savoir comment sont négociées les mesures de protection en matière de nuisances sonores.

Bernard GYSSELS précise que, pour le TGV MED, une concertation avec les communes et les riverains a eu lieu ; les dispositions envisagées, tenant compte des observations formulées, ont ensuite été présentées par le maître d'ouvrage (SNCF puis RFF), sous l'égide des maires.

Frédéric ETHEVE, écologue, rappelle que la Directive Habitat et Natura 2000 fixe des exigences d'évaluation d'un « *effet notable* » habitat par habitat. En cas d'existence d'un effet notable, le projet ne peut être réalisé.

Sandrine RABASEDA précise que la Directive Habitat n'interdit pas en elle-même le passage d'un projet dans un site. Celui-ci peut-être envisagé si l'on démontre que cela ne remet pas en cause l'intégrité globale du site. Le passage est alors possible en prenant certaines précautions.

Jean-Paul CHARBONNIAUD (ALGP, Cagnes-sur-Mer) demande pour quelles raisons les écrans en gare de Cagnes-sur-Mer ne sont toujours pas réalisés puisque le litige entre Escota et la SNCF est tranché.

Michel CROC rappelle que le financement de la réalisation de la 3ème voie n'a été obtenu qu'à l'automne 2004 ; les écrans de protection seront réalisés après acquisition du foncier.

Monsieur KABOUCHE (LPO) interroge RFF sur la compatibilité des tracés réalisés ou projetés avec le périmètre couvert par Natura 2000.

Stéphane PRADON répond que la LGV-Est a été déclarée d'utilité publique alors que Natura 2000 n'existait pas; le maître d'ouvrage l'a cependant pris en compte, ce qui a surtout entraîné des mesures compensatoires. En revanche, pour la LGV PACA, une évaluation des incidences sera réalisée préalablement dans le cas où le projet aurait un impact éventuel sur un site Natura 2000.

Un responsable de la SNCF précise que 120 ha en milieu naturel ont été prélevés et 200 ha de sites de compensation accordés.

Joëlle FAGUER, habitante de Grasse, s'inquiète du peu de prise en compte de l'enjeu que constitue la pression démographique.

Olivier KLEIN lui précise que ce thème fera l'objet d'une réunion à Draguignan le 12 avril, qui évoquera le problème de la maîtrise foncière.

Un responsable de RFF l'invite à se reporter à l'étude de la LOTI.

Jérôme PICAVET fait part de son désaccord avec l'idée d'une évaluation des impacts environnementaux liés à la non-réalisation de la LGV-PACA. Soulevant en outre le problème du gabarit des tunnels et du transport de marchandises, Olivier KLEIN lui conseille d'aborder ce point lors de la réunion du 14 avril.

Prise en compte des nuisances sonores, diurnes et nocturnes (Jean-Marc ABRAMOWITCH, expert acoustique, Scétauroute et Monsieur FODIMAN, Direction Déléguée du Développement Durable de la SNCF)

Jean-Marc ABRAMOWITCH dément l'existence de nuisances sonores établies à 92 décibels (A) en façade et rappelle l'existence de grands principes de la prestation acoustique : d'une part la

réglementation par l'intermédiaire de la loi-cadre Ségolène Royal, d'autre part la classification des zones modérées et non modérées, selon des seuils de décibels en façade de jour (de 6 h à 22 h) et de nuit. Il indique que le bruit constitue l'un des critères des études ultérieures pour permettre la prise de mesures adaptées telles les protections complémentaires ou les traitements de sorties de tunnel. En outre, il précise que la LGV PACA connaîtra plusieurs situations : soit le passage dans des zones déjà bruyantes, ce qui impliquera de « *se coller* » aux infrastructures pré-existantes, soit le passage dans des zones calmes qu'il faudra préserver. Quant au problème des vibrations, précédemment évoqué, il n'existe pas de seuil réglementaire ; la limite est fonction du seuil de perception humain.

Pascal FODIMAN, SNCF, rappelle que la SNCF n'est pas directement concernée par les aspects réglementaires de la loi bruit, dans la mesure où la prise en compte des nuisances des infrastructures de transport terrestre est du domaine de responsabilité de RFF, maître d'ouvrage du projet LGV PACA. En revanche, il souligne que la SNCF est consciente que son matériel contribue à la création des nuisances sonores. Dans sa stratégie de réduction du bruit à la source, les recherches réalisées par la SNCF ont permis de réduire le bruit des TGV de 10 dB(A) en 10 ans à vitesse équivalente, et de limiter les niveaux de bruit émis en service à environ 92 dB(A) à 300 km/h, selon les normes de mesurage en vigueur. Enfin, s'il lui paraît impossible aujourd'hui de prévoir ce que sera le bruit émis par les trains à grande vitesse à horizon du projet (2020), d'après les estimations du Conseil européen de la recherche ferroviaire, une réduction supplémentaire du bruit des TGV, de l'ordre de 10 dB (A) est envisageable.

Monsieur ASCHIERI, Maire de Mouans-Sartoux, compte sur l'évolution des techniques en 15 ans.

Etienne HANNECART, Vice-Président de l'UDVN 84, cite l'exemple de Caumont-sur-Durance pour démontrer l'impact des nuisances sonores d'un TGV juché sur un remblai de 10 m de haut et de 3 km de longueur sans aucune protection acoustique de même que l'impact négatif de la cohabitation de 2 routes bruyantes avec ce TGV ; ceci illustrant par là un aspect négatif mal reconnu de la multimodalité.

Il préconise un fonds de réhabilitation acoustique géré par un organisme agréé tel le CSTB de Grenoble et opérant indépendamment de RFF.

Jean-Marc ABRAMOWITCH indique que chaque question trouve sa réponse dans la réglementation française et les obligations incombant au Conseil Général et au maître d'œuvre. Il rappelle par ailleurs que le logiciel MITHRA permet de traiter les nuisances multisources.

Etienne HANNECART considère que Messieurs FODIMAN et ABRAMOWITCH se retranchent derrière une loi française particulièrement faible en la matière, sans apporter de réponses satisfaisantes. Quant au logiciel MITHRA, les valeurs des paramètres avec lesquelles il opère peuvent être diversement ajustées pour donner des résultats très différents.

Michel CROC précise que la concertation implique un échange et non une obligation de faire. En outre, il indique que le TGV en traversant Marseille, Antibes ou Nice, roulera à 120 km/h.

Un habitant de Cagnes-sur-Mer soulève le problème des conséquences des vibrations sur les immeubles et souhaite une information précise sur ce point lors de la réunion du 26 mai prochain.

Roger CHEVREL, habitant des Bouches-du-Rhône, estime lui aussi que RFF et SNCF se retranchent derrière la réglementation dont le calcul en matière de bruit dénature la nuisance réelle ponctuelle en la ramenant à une estimation sur une journée.

Présentation de l'étude complémentaire sur le contexte environnemental du territoire traversé : séquences analysées avec restitution des structures paysagères et des composantes environnementales, avec les grands objectifs d'aménagement du territoire local (Cabinet HANROT et RAULT)

Stéphane HANROT, (cabinet HANROT et RAULT) indique que cette étude complémentaire a été effectuée auprès des communautés urbaines de la région PACA, selon la détermination de trois unités territoriales (urbaine, agricole et naturelle, au développement urbain plus ou moins contrôlé). L'étude est basée sur l'identification de quinze séquences paysagères et non de secteurs techniques. Il en ressort que :

- L'implantation des gares extérieures à la ville doit s'inscrire dans un projet d'aménagement du territoire.
- Les liaisons entre les gares et la traversée des unités doivent être définies selon différents rapports (jumelage avec les infrastructures existantes et contournements des terres agricoles).
- Les modes de passages et franchissement étant délicats en région PACA et la technique du déblais-remblais n'étant pas toujours satisfaisante, il faut envisager la construction d'ouvrages.
- La protection des habitations doit être non seulement acoustique mais aussi visuelle.

En conclusion, Stéphane HANROT considère que les réflexions doivent être convergentes pour préserver la qualité du projet et l'identité de la région, y compris à l'échelon européen ; il regrette toutefois le peu d'intérêt de RFF pour une coordination avec les communes.

Yves PRUFER, représentant de la CANCA, confirme l'avis favorable de la CANCA à l'égard du projet de LGV PACA, le souhait d'une vraie dynamique train-tram et un effet positif sur l'environnement. Il suggère l'établissement d'un dossier spécifique sur l'approche environnementale.

Michel CROC confirme la nécessité de définition d'un projet urbain. Quant aux effets positifs sur l'environnement, ils figurent dans les études, évalués puis intégrés dans le bilan socio-économique.

Olivier KLEIN demande comment sont intégrées les conséquences du projet sur la pression démographique et urbaine.

Michel CROC considère que l'amélioration du mode de déplacement et la création d'une gare LGV dynamise l'existant et annihile ce qui n'a plus d'effet. En outre, la maîtrise du foncier par les collectivités est indispensable.

Jean-Claude PERNOUD se dit favorable au passage de la LGV dans le Haut-Var et à la réouverture de la ligne Nice-Meyrargues dans un souci de préservation de l'environnement. Par ailleurs, il met en garde la CPDP et RFF sur le mécontentement des citoyens du fait de la restriction du nombre de questions pendant les débats.

Jacques MOLINARI, GIR MARALPIN considère que la qualité de l'air et le choix du mode de transport à développer sont deux objectifs essentiels ; il faut se rapprocher de l'ADEME.

Les grandes tendances menaçant les milieux naturels de la région (Julien VIGLIONE, expert écologue et Errol VELA, docteur en écologie botanique méditerranéenne - ECO-MED, Aix-en-Provence)

Les grands enjeux environnementaux ayant déjà été présentés, Julien VIGLIONE préfère laisser la parole à Errol VELA pour présenter le travail d'écologue.

Errol VELA précise que l'écologue, après avoir défini les grands types d'impact environnementaux d'un projet doit en apprécier les menaces et envisager les solutions permettant une compatibilité entre les deux, y compris l'indemnisation. Il insiste sur le fait que le maître d'ouvrage est tenu de rechercher le maximum de variantes, de les évaluer, dans l'optique de rechercher aussi celle de moindre impact sur le milieu naturel.

Un participant en conclut que les écologues sont à la solde de RFF et Michel GALLEZOT que la seule solution pour une absence d'impact est la non-réalisation de la LGV.

La LGV et les grands massifs forestiers régionaux (Jean BONNIER, ingénieur agronome, ancien chargé de mission à la Préfecture région PACA)

A partir de la définition étymologique du mot « forêt », Jean BONNIER considère que la forêt constitue aujourd'hui un endroit à faible pression anthropique, en voie d'urbanisation généralisée, qui doit faire l'objet d'une gestion. Toutefois, bien que le thème des forêts soit considéré comme secondaire par rapport à l'aménagement du territoire, il est hors de question d'y accepter des « *infrastructures déstructurantes* ».

Bernard CABANNE (CRPF) rappelle que la région est boisée à plus 50 %. Par ailleurs, il fait part de son incompréhension quant au classement par niveaux réalisé par RFF. Enfin, il considère que la solution d'indemnisation est dérisoire et, dans certains cas, inadaptée.

Incidences sur la qualité de l'air et nuisances (Sophie TETON, Directrice QUALITAIR à Nice)

Sophie TETON présente les enjeux de la qualité de l'air sur la région PACA, notamment pour la pollution à l'ozone, notre région étant une des plus polluée en Europe pour ce type de pollution. Elle indique que la LGV n'entraînera pas d'émission de gaz à effet de serre ni de formation d'ozone supplémentaire en phase d'exploitation. La question se pose toutefois pour les travaux, les créations de nouvelles gares, de nouvelles voies de desserte et d'augmentation du trafic, ce qui est à quantifier. Dans la perspective d'une augmentation de la population d'ici 2020 et donc d'une augmentation du trafic routier et de la congestion des voies, et par conséquent de la pollution, il est nécessaire de réaliser des études et de privilégier l'axe permettant le report modal le plus important.

Le contexte géologique régional, précaution et gestion des sols (Jean-Pierre IVALDI, Maître de Conférence, géologue et hydrogéologue expert - Laboratoire de géologie dynamique et appliquée à l'Université de Nice-Sophia-Antipolis)

Compte tenu du contexte géologique, tectonique des zones traversées, à savoir la Provence et les Alpes Occidentales, Jean-Pierre IVALDI souligne la nécessité d'effectuer des études prévisionnelles très approfondies, de prévoir des techniques de construction diversifiées (confortements, foration, fondation, soutènement) et des précautions multiples en phase de chantier. Quant au contexte hydrogéologique, il est régi par la « loi de l'eau » 92-3, le décret n° 2003-461 du 21 mai 2003, le code de la santé publique consolidé, loi n°2004-806 du 9 août 2004, les outils juridiques étant les périmètres de protection, les SDAGE et les SAGE. Par ailleurs, Jean-Pierre IVALDI insiste sur la protection indispensable des aquifères karstiques et non karstiques.

Christian MANGAN insiste sur la nécessité d'intervention d'un spécialiste en la matière, un autre participant suggérant la mise en place d'un suivi pour évaluer les incidences au niveau du sous-sol.

Le paysage traversé, espace de synthèse des enjeux environnementaux et des projets d'aménagement du territoire (Jean-Pierre CLARAC, Paysagiste DPLG à Sophia-Antipolis, enseignant à l'ENSP de Versailles)

Jean-Pierre CLARAC déplore l'absence de projet politique et estime que l'instauration d'un véritable débat est inhérente à une vision d'avenir. Il considère qu'il faudra mettre à profit les quinze années à venir pour démolir et rebâtir ailleurs, réorganiser les installations bâties, créer une solidarité pour financer les recompositions territoriales, renforcer les fondements du territoire, s'appuyer sur les caractéristiques physiques et humaines, le découpage parcellaire, la valeur écologique des projets, et la magie des lieux. RFF doit être le moteur et l'accompagnateur des grandes mutations pour transformer les « sites à enjeux en grands projets de territoire ».