

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

Introduction

ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

Didier COROT, paysagiste, membre de la CPDP LGV PACA

**Prise en compte du contexte environnemental régional :
les milieux naturels, les risques et nuisances** **2**

Présentation de la synthèse des études environnementales par le maître d'ouvrage, Réseau
Ferré de France 2

Alain TRUPHEMUS, RFF

**Exposés et débat avec le public : questionnement 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)** **9**

Prise en compte de l'environnement dans la conduite des études et le développement
durable 9

Marc MEREAU, Directeur départemental environnement à Scétauroute

Retour d'expérience du TGV Méditerranée sur la prise en compte de l'environnement 19

Stéphane PRADON, Responsable site-environnement à Scétauroute

Retour d'expérience sur la méthode de travail sur l'environnement de la LGV-Est 23

Sandrine RABASEDA, Chargée des Questions environnement, RFF

Prise en compte des nuisances sonores, diurnes et nocturnes 31

Jean-Marc ABRAMOVITCH, expert acoustique, Scétauroute

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 40

Cabinet HANROT et RAULT

Incidences sur la qualité de l'air et nuisances 46

Sophie TETON, Directrice QUALITAIR à Nice

La LGV et les grands massifs forestiers régionaux 49

Jean BONNIER, ingénieur agronome, ancien chargé de mission à la Préfecture région
PACA

Les grandes tendances menaçant les milieux naturels de la région 51

Julien VIGLIONE, expert écologue-ECO-MED, Aix-en-Provence

Errol VELA, docteur en écologie botanique méditerranéenne-ECO-MED, Aix-en-
Provence

Jean-Pierre IVALDI, Maître de Conférence, géologue et hydrogéologue expert-
Laboratoire de géologie dynamique et appliquée à l'Université de Nice-Sophia-
Antipolis

Jean-Pierre CLARAC, Paysagiste DPLG à Sophia-Antipolis, enseignant à l'ENSP de
Versailles

Après l'allocution de Monsieur le Maire de Mouans-Sartoux, Didier COROT rappelle l'organisation et le rôle de la CPDP ainsi que le déroulement et l'intérêt de la procédure de débat public. Patrick WOLF indique ensuite l'ordre du jour de la présente réunion et excuse l'absence de Philippe MARZOLF. Il précise que les membres de la CPDP présents à la tribune, Didier COROT, Olivier KLEIN et Annie CANIS-MILETO interviendront pour animer avec lui les discussions.

Patrick WOLF

Journaliste spécialisé dans l'aménagement du territoire

Je vais essayer -nous allons essayer- de vous aider à animer ce débat public pour qu'il atteigne ses objectifs, c'est-à-dire que vous puissiez vous exprimer. Je voudrais juste vous rappeler les questions des méthodes : je veillerai, nous veillerons à ce que chacun dans ce débat public puisse s'exprimer. Je le dis avec une certaine gravité car les points de vue, tous les points de vue, y compris les points de vue minoritaires sont les bienvenus dans cette salle, ce soir. Ces points de vue minoritaire n'est pas moquerie. Donc, nous veillerons à ce qu'il y ait un équilibre des propos en termes de durée. Nous avons d'ailleurs demandé au maître d'ouvrage de limiter ses interventions globalement à 10 minutes pour les présentations générales et à 7 minutes pour les présentations d'expert. Donc déjà, dimensionner les interventions de telle sorte que vous puissiez avoir la plus large part au débat.

Mais nous serons stricts, notamment sur la liberté de parole, la qualité du débat public. Pour nous, c'est aussi la qualité d'écoute par rapport aux débats qui sont les nôtres ce soir. Cette précision faite, nous allons passer la parole au maître d'ouvrage et aux deux personnes qui sont assises à la table de là-bas, cette partie-ci étant la partie de la Commission Particulière du Débat Public, l'autre table étant la table du maître d'ouvrage pour la première partie et les experts du maître d'ouvrage. Je voudrais passer la parole à Alain Truphemus. Ici, il va nous parler des études environnementales qui ont été faites sur le projet du TGV, la ligne à grande vitesse de PACA, qui vont nous faire une première présentation. Je vous rappelle que nous avons accordé 15 minutes pour cette présentation, un peu plus compte tenu de la multiplicité des thèmes que vous avez à aborder. Voilà, je vous laisse. Alain, je crois que tu prends la parole après nous.

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, RFF

Merci. J'espère que vous m'entendez. Je vais vous présenter les études qui ont été menées en débat public sur les grandes caractéristiques du contexte environnemental. Ces études se sont déroulées sur la totalité de l'année 2004. Elles ont été réalisées par les autoroutes Scétauroute sur la base d'études qui avaient été initiées dès le début de l'année 2000. Ces études sont consultables dans les locaux de la Commission Particulière du Débat Public et sur son site Internet également.

Alors, le premier thème d'étude, qui a été réalisé, a consisté à analyser les enjeux du développement dans une basse aire d'études. Cette aire d'étude couvre un territoire d'environ 10 000 kilomètres carrés, constitué à l'ouest par l'est du département des Bouches-du-Rhône, par le sud du Vaucluse, par la totalité du département du Var et enfin par la frange littorale du département des Alpes-Maritimes. Ce territoire couvre l'ensemble des scénarios qui ont été étudiés pour réaliser cette étude. Les informations collectées pour mener ces études l'ont été auprès des organismes en charge de la gestion et de la protection de l'environnement en région, donc par exemple la DIREN, Direction Régionale de l'Environnement et de la Nature, l'Agence de l'Eau, les directions départementales de l'agriculture et de la forêt et tout un tas d'autres administrations.

Ces données ont été cartographiées et analysées selon cinq thèmes principaux, représentés sur cette diapositive. Un premier thème qui est relatif à la ressource en eau. Il s'est intéressé aux sites superficiels, la qualité en eau, présence de captage, zones humides, présence de zones inondables et ainsi qu'aux eaux souterraines. Le thème abordé est celui du milieu naturel. Donc, on devait cartographier par exemple des éléments qui constituent le réseau Natura 2000, les parcs nationaux, les parcs régionaux, les zones naturelles écologiques, donc tout un tas d'autres éléments relatifs aux parcs nationaux. Le troisième thème abordé est celui du milieu humain. On s'est intéressé à la localisation et la densité de l'habitat, à la localisation des équipements publics, aux infrastructures, aux établissements à risques, comme les installations de Seveso ou des mines. Le quatrième thème est relatif à l'agriculture et à la sylviculture, thèmes qui ont abordé et présenté la localisation des terres agricoles et leur destination, les zones d'appellation sont aussi contrôlées et pour les aides l'agriculture, la localisation des forêts domaniales et des autres forêts.

Dernier thème : paysage et patrimoine. Ont été repérés les sites et les monuments protégés puisqu'il y a des sites classés, ainsi que les paysages les plus emblématiques de la région. Donc, je vais vous présenter quelques exemples de ce travail. Vous voyez ici par exemple, la localisation des zones inventoriées dans le réseau Natura 2000. On peut tout de suite apercevoir sur cette carte que la région a de très grands éléments de richesse sur le plan de la biodiversité puisqu'on constate qu'environ un tiers – 33 % par l'étude – est concerné par le réseau Natura 2000. Ce chiffre est à comparer avec une moyenne nationale de 9 %. On voit même sur cette carte les principaux massifs qui ont les mêmes sites que la région : la montagne Sainte-Victoire. Ici, on voit tous les schémas littoraux provençaux, le massif des Maures ainsi que le mont Séréllas. On repère également les vallées, la vallée de la Durance ici, la vallée de l'Argens et puis la vallée du Loup, la vallée du Var

et puis la grande Riviera. D'autres exemples : ici, on a une carte qui présente les terres agricoles à l'intérieur de l'aire d'étude. Sur ces thèmes-là, on s'aperçoit que les terres agricoles représentent plus de 17 % de la surface de la région. Ce chiffre est particulièrement faible au regard de la moyenne nationale qui se situe à 60 %.

Un autre exemple sur le milieu humain : ici, le thème de l'urbanisme où ont été repérées les zones d'habitat, les zones d'habitat les plus denses, dans le centre des agglomérations. On repère évidemment les agglomérations concentrées sur le littoral à Marseille, à Toulon et sur la Côte d'Azur. On peut noter également qu'il y a tout un tas de zones en orange clair qui sont des zones d'habitat diffus et quand on fait la somme de toutes les zones occupées par l'urbanisation, on arrive à un tiers de l'aire d'étude. Sont également représentés sur cette carte – mais c'est quand même difficile à voir à cette distance – les services publics comme les hôpitaux ou les principaux établissements scolaires, les zones d'activité, les zones dont l'institution future figure dans les plans d'occupation des sols.

Voici un dernier exemple, toujours sur le milieu humain : c'est une carte qui est relative aux risques technologiques et aux sols pollués. Donc, on peut remarquer sur cette carte des périmètres oranges qui correspondent aux périmètres de concessions minières, bien actives dans la région, principalement dans le bassin au-dessus d'Aix-en-Provence, mais également dans toute la région de Grenoble où il y a eu une exploitation de bauxite. Sont également repérés sur cette carte les sites Seveso - ce sont les carrés marrons - et les sols pollués, ce sont les petits ronds jaunes.

Au total, une vingtaine de cartes thématiques ont ainsi été réalisées pour mener ces études. A partir de ce travail de recueil de données, les différents éléments qui ont été répertoriés ont été ensuite hiérarchisés pour chacun des thèmes, les cinq grands thèmes, et cette hiérarchisation s'est effectuée en concertation avec la Direction Régionale de l'Environnement et de la Nature de la région, en choisissant quatre niveaux d'enjeux : les enjeux très forts, les enjeux forts, les enjeux moyens et les enjeux plus faibles.

Cette hiérarchisation aboutit à la réadaptation des cartes de synthèse et sur cet exemple, vous voyez la synthèse des enjeux liés au milieu naturel. Les zones Natura 2000 ont été considérées comme des enjeux très forts. Les zones naturelles d'intérêt économique, logistique et touristique sont de deux types – type un, type deux – et ont été répertoriées en enjeux forts, en enjeux moyens. Au total, on aboutit sur cette carte à 62 % de l'aire d'étude où est inventorié un espace naturel remarquable, preuve de la richesse de la région.

A l'issue de cette analyse, un second volet d'étude a consisté pour chacun des scénarios envisagés dans la construction de la LGV à répertorier les différents enjeux. Pour rester sur le cas du milieu naturel, vous voyez sur cette carte une bande rouge de sept kilomètres de large qui représente l'itinéraire envisagé pour un des scénarios de construction de la LGV PACA. A l'intérieur de cette large bande de sept kilomètres, nous avons répertorié tous les enjeux du milieu naturel qu'un tel scénario aurait à rencontrer. Très rapidement, il est prévu pour la partie la plus orientale, il y a le massif de l'Estérel qui est un site proposé pour être intégré au réseau Natura 2000. Il y a les gorges de la Sianne et les gorges du Loup qui sont également des sites proposés au réseau Natura 2000.

Un troisième volet d'études a été réalisé dans lequel les enjeux de l'environnement identifiés précédemment ont été analysés de manière plus précise à l'échelle des territoires qui sont concernés par tous les scénarios techniques. Cette échelle plus précise, la voici. Une première carte est une carte descriptive. J'ai choisi de vous montrer ici une autre sur les thèmes du milieu naturel. Un des itinéraires envisagés est l'itinéraire de la Plaine des Maures. La Plaine des Maures se situe entre les

communes du Luc, ici, au-dessus de l'ouest et la commune du Lys ici, au nord-est. Si on regarde bien, il y a ici l'autoroute A8 et ici l'autoroute A57 qui relie Toulon à l'autoroute d'Avignon. Sur cette carte, on voit toutes les informations relatives au milieu naturel qui ont été récoltées. Par exemple, vous voyez ici un périmètre rouge qui est la limite de ce que l'on appelle un projet d'intérêt général qui a été pris pour protéger le milieu naturel de la Plaine des Maures. Si j'ai choisi cet exemple relativement au milieu naturel, c'est que cette zone de la Plaine des Maures est particulièrement riche sur le plan biologique. On sait que cette zone recèle de très nombreuses espèces et des habitats naturels qui sont protégés, avec notamment la présence de la tortue d'Hermann.

On voit un deuxième périmètre par exemple ici en bleu clair, qui est une propriété du bassin littoral. On voit un autre périmètre un peu plus vaste, le périmètre bleu ici, qui est une zone de protection spéciale, c'est-à-dire une zone Natura 2000. Ensuite, nous avons une deuxième carte qui, toujours au même endroit et toujours sur le même thème, traduit les éléments, les informations qui ont été récoltés. Elles sont traduites au niveau « enjeux ». Vous voyez à nouveau la Plaine des Maures. Alors en vert foncé, il y a toutes les zones considérées comme des zones à enjeux très forts. Mais on retrouve une vaste zone qui est la Plaine des Maures. En vert moyen, ce sont des zones qui ont été considérées à enjeux forts. On le voit par exemple ici, sur la vallée de l'Argence. En vert clair, ce sont les zones qui ont été considérées à enjeux moyens. Quelques mots pour finir sur ces études : l'approche multi-thématique qui a été menée pour l'étude de chaque scénario et pour chacun des territoires potentiellement concernés, permet de connaître les principaux enjeux d'environnement de chaque scénario, sans pour autant établir une hiérarchie entre ceux-ci du point de vue de l'environnement, je crois parce que cela est important, on va y revenir. Ces études permettent également de disposer pour la suite du débat, des études et des concertations qui devront être menés sur ce projet. Ces études permettent alors une base de connaissance des territoires, permettant de dégager le dialogue avec les acteurs locaux, qui est primordial pour la prise en compte de l'environnement dans la suite de ce projet. Je vous remercie.

Patrick WOLF

Merci Alain Truphemus pour les délais, en plus de votre intervention. Sur la prestation faite par le maître d'ouvrage sur la méthode des études, elle subit des réactions en testant vos interventions. Monsieur. Le débat – je vous le rappelle – est enregistré. Je vous demanderai donc à chaque fois de présenter : prénom, nom et qualité. Cela peut nous servir à éclairer les échanges. Monsieur, à vous.

Christian MANGAN, hydrogéologue à Nice

Christian Mangan je suis hydrogéologue à Nice. Sur la méthode générale, je dirais que vous aviez défini des enjeux. Il me semble que ce ne sont que des enjeux superficiels. Les cartes que j'ai vues dans les ouvrages sont des enjeux superficiels, ce qui – je pense – a comblé un vide. Lorsque les enjeux superficiels sont trop forts, on passe en souterrain. Par contre, je n'ai vu nulle part – j'ai quand même regardé un peu les études qui ont été réalisées – une analyse des enjeux souterrains parce que, quand on parle « environnement », il y a évidemment des enjeux superficiels, mais il y a aussi des enjeux souterrains qui peuvent être très importants pour l'environnement, et pour l'ordre en particulier.

Quand on fait un tunnel – et j'ai vu que dans le projet, quelles que soient les options, il y avait beaucoup de tunnels – on regarde évidemment quelles peuvent être les difficultés rencontrées dans

ces tunnels. Ce qui m'intéresse, c'est l'eau souterraine. Évidemment, l'eau souterraine, on sait que cela pose des difficultés au moment du creusement des tunnels. Cela peut vraiment créer des surcoûts, etc. C'est ce qui a été examiné. J'ai vu, comme vous l'avez remarqué, l'impact géotechnique d'éventuelles venues d'eau. C'est-à-dire les tracés, quels qu'ils soient, traversent beaucoup donc les massifs karstiques, jurassiques, etc. Dans presque tous les thèmes, il est annoncé dans les études qu'il y a des forts risques de venue d'eau et souvent même des risques de rencontrer des nappes, c'est-à-dire que l'on va percer plus loin que la nappe et on va passer sous une nappe en pression.

Par contre, je n'ai pas vu trace de ce que pouvaient être les incidences de ces travaux sur l'environnement. Finalement, je crois que le maître d'ouvrage a travaillé sur l'élément géotechnique qui va conditionner le prix. Mais il y a aussi des incidences sur l'environnement et elles peuvent être très fortes, surtout en massif karstique, surtout dans une région qui a besoin d'eau et où les principales ressources, tant actuelles que pour l'avenir, sont des ressources karstiques. Les conséquences peuvent être lourdes. Premièrement, on peut tarir des sources qui alimentent les collectivités, les piscicultures, les agriculteurs, les industriels. On peut tarir des lacs, etc. Deuxièmement, on peut activer ces massifs karstiques, d'anciens réseaux karstiques qui sont colmatés. C'est valable dans le calcaire mais c'est surtout valable dans le schiste. Ensuite, on traverse les zones comme cela. Je ne voudrais pas paraître trop théorique. Je vais juste donner rapidement quatre exemples locaux pour bien montrer que ce que je dis est une réalité et qu'à mon avis, ils auront à prendre en compte, ce qui – je crois – n'est pas le cas pour l'instant.

En 1913, le tunnel ferroviaire du Col de Braus est creusé. Il y a une grosse venue d'eau au milieu du tunnel qui a tari une source importante qui a privé 50 familles de l'alimentation en eau qui permettait de survivre, puisqu'ils vivaient de l'agriculture. Il s'en est suivi un contentieux. L'eau n'a pas été restituée et actuellement, elle coule toujours par le souterrain. Plus récemment, à Monaco, il y a le tunnel de Monte-Carlo. Là, c'est dans les années 60. Quand on a percé le tunnel de Monte-Carlo, on a eu des venues d'eau et une venue d'eau importante, 290 secondes, qui a tari brutalement une source qui alimentait Monaco. Cela posait des difficultés techniques à la construction de l'ouvrage, mais également d'autres difficultés aux utilisateurs de l'eau. Il a fallu capter cette eau, la ramener par des tunnels et des puits jusqu'à la source initiale. J'ai bientôt fini.

Patrick WOLF

Posez la question au maître d'ouvrage. Nous enregistrons bien la question des études en profondeur sur ce projet de tunnel. Il faut lui poser la question de savoir s'il a mené ou pas mené ces études.

Christian MANGAN

J'ai un autre petit exemple qui est très intéressant. Après la dernière guerre, comme il y avait la destruction de l'arsenal maritime de Toulon, la marine nationale avait entrepris de faire un arsenal national souterrain. Ils se sont dit : « comme cela, ils seront protégés ». Ils ont envisagé de le faire sous le Faron. Ils ont creusé une galerie à l'amont de Toulon et très rapidement, ils ont tari la source Saint-Antoine qui alimentait la ville de Toulon. Donc, Toulon avait fortement besoin de sortir de la guerre. Cela coûtait cher. On a finalement colmaté la galerie en attendant un vrai projet.

(Applaudissements de la salle)

Patrick WOLF

On passe tout de suite au projet du maître d'ouvrage pour lui poser la question des études sur les projets de tunnels. En gros, la question est de savoir combien de kilomètres de tunnel sont prévus en moyenne, d'après les différents scénarii est : 40 ? 80 ?

Alain TRUPHEMUS

Entre 40 et 80 kilomètres.

Patrick WOLF

D'accord. Sur les études en profondeur, est-ce qu'il y a des éléments que vous n'auriez pas donné ce soir ? Avez-vous des études qui éclairent le sujet ?

Alain TRUPHEMUS

Quelques éléments de réponse. Sur les enjeux souterrains, il ne nous a pas échappé que la ressource en eau souterraine était un enjeu important. Il y a une cartographie spécifique dans l'étude relative à ce sujet-là. Ont été localisés les captages dans les eaux souterraines qui sont utilisés pour l'alimentation humaine ou pour l'agriculture ou pour l'industrie. Ont également été répertoriées les potentialités de ces enjeux souterrains. Il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui, il est bien évident qu'on a une connaissance moins bonne du milieu souterrain que de ce qui se passe à la surface du sol. Cela, c'est une évidence. Donc, cette question de la ressource en eau souterraine est une préoccupation pour le projet et pour les études à mener ultérieurement. On sait que la ressource en eau dans la région est un point particulier si on connaît les épisodes de sécheresse de la région. Aujourd'hui – je dirais – la région a fait d'énormes investissements hydrauliques pour assurer son alimentation en eau. Tous les canaux qui ont été construits pour alimenter Marseille, pour alimenter Toulon en sont la preuve. Aujourd'hui, cet approvisionnement existe. Il n'en demeure pas moins que cet approvisionnement est souvent unique. Il est donc fragile et qu'après les relations des ressources qui ne sont pas exploitées aujourd'hui, comme la plupart des aquifères karstiques est une question importante.

Sur les tunnels, c'est un sujet qui nous préoccupe particulièrement. Plusieurs études ont été menées pour estimer à ce stade, aujourd'hui, le coût des choses. Comme vous l'avez vu dans les études, les études qui n'ont pas disposé de sondage géotechnique, donc pas de connaissance approfondie du contexte, mais une analyse des cartes du Bureau de recherche géologique et minière, des cartes qui existent. L'analyse de ces cartes est le travail d'experts géotechniciens permet de dire qu'effectivement oui, dans la plupart des endroits où est envisagé ou sont envisagés de construire des tunnels, nous avons des terrains avec des nappes. Il y aura peut-être des venues d'eau, mais ce sera un sujet important pour la construction des ouvrages. Cela aura un impact sur le coût de ces ouvrages et c'est ce que nous avons pris en compte dans nos études techniques.

Olivier KLEIN

Je ne sais pas s'il s'agit des tunnels ou des ressources en eau. Dans le dernier exemple qu'a donné monsieur, on a creusé une galerie. On a eu une arrivée d'eau. On a bouché la galerie. On a bouché l'arrivée d'eau et si j'ai bien compris, la source est réapparue. Est-ce que cela veut dire que quand on construit des tunnels, si on a ce type de problème, on peut réparer les dégâts causés, c'est-à-dire boucher l'arrivée d'eau parce j'imagine que vous n'avez pas besoin d'eau dans les tunnels ?

Alain TRUPHEMUS

Je ne suis pas un spécialiste de la construction des tunnels, mais quelqu'un peut peut-être répondre.

Michel CROC, Directeur régional de RFF

Je suis Michel Croc, directeur régional des Réseaux Ferrés de France et je me suis fait quelques cheveux blancs à creuser des tunnels sous Marseille. Ce que l'on sait faire de mieux en mieux avec les méthodes modernes sur les tunnels, c'est appliquer le principe de ne faire ni d'ombrage, ni barrage. C'est-à-dire que d'une part, on veille à ce que une fois que le tunnel est en service, on ne trouve pas d'eau dans le tunnel et on veille aussi à ce que le tunnel ne fasse pas barrage. Donc, les nappes, si on a bien travaillé, se rétablissent autour du tunnel et les ressources en eau souterraines, si on a bien travaillé, ne sont pas affectées.

Bernard CABANNE, CRPF (interpellateur)

Bernard CABANNE, responsable du Centre Régional de la Propriété Forestière pour les Alpes-Maritimes. J'ai des remarques générales.

On ne parle de milieu naturel que s'il y a Natura 2000. J'ai l'impression qu'on passe un petit peu le reste du milieu naturel qui a quand même de l'importance. J'ai peur qu'on vit totalement qu'au profit de ce qui est repéré sur des zones Natura 2000.

Le deuxième point : on a parlé d'agriculture et de sylviculture. Or, dans la réalité, dans les cartes qui nous sont présentées, on ne parle que d'agriculture qui est de 17 %. Mais il ne faut pas oublier que la sylviculture occupe plus de 50 % du territoire. Alors que l'Etat pense au sens économique, il devrait peut-être qu'il pense au sens « État ». Ensuite, lorsque vous avez parlé de sylviculture, vous avez signalé les forêts publiques. Or, les forêts publiques représentent les trois quarts. Je vous demande de nous parler de tous cet espace qui est un espace principal du département du Var.

Alain TRUPHEMUS

La question de la forêt a été un petit peu traitée dans les études dans le thème de la sylviculture. La sylviculture n'est pas importante dans la région. Ceci étant, l'espace forestier contribue à la qualité du milieu naturel, sert de protection contre l'érosion. Il y a donc également un intérêt pour ce qui est du milieu naturel. Donc, dans la thématique de l'agriculture et de la sylviculture, des forêts ont été prises en compte, en grand enjeu. L'agriculture qui est malgré tout une ressource rare, qui se fait rare dans la région, a été prise en compte comme un enjeu très fort. Il nous a semblé que les terres agricoles étaient un enjeu très fort dans la région. Ensuite, par le jeu du classement au niveau

d'enjeu, les forêts domaniales ont été prises en compte en tant qu'enjeux forts. D'autres ont été prises en compte en tant qu'enjeux moyens et les autres forêts –la plupart, à savoir les forêts privées –ont été prises en compte en tant qu'enjeux plus faibles. Donc, il y a une méthode qui a été retenue.

Patrick WOLF

Je profite des deux questions que vous avez posées pour apporter une petite précision sur la réalisation du débat. Vous avez fait, Monsieur Truphemus, une présentation générale des études plus large que celle qui se lie au débat de ce soir. Je rappelle qu'on parle essentiellement des milieux naturels, des risques et des nuisances. Les risques géologiques, évidemment, totalement, font partie du débat, ce soir. La CPDP, dans la deuxième partie du débat, a sollicité un certain nombre d'experts. Ce débat se construit par coups. Les réponses sont toujours apportées globalement d'un seul coup. Donc, on reparlera de ces sujets-là tout à l'heure avec Jean-Pierre Ivaldi en ce qui concerne la géologie et l'hydrogéologie et avec Jean Bonnier qui est en train de discuter avec le monsieur qui a posé la question. Oui, Monsieur.

Jean-Paul CHARBONNIAUD, habitant de Cagnes-sur-Mer

Jean-Paul Charbonniaud, Cagnes-sur-Mer. J'ai entendu, j'ai vu dans la documentation et je vois dans la présentation que l'on parle du bruit, mais on ne parle jamais des vibrations. Je pense qu'on en parlera ce soir. Je vous remercie.

Patrick WOLF

Très bien. Vous allez avoir la réponse dans la deuxième partie. On va remercier Alain Truphemus et Madame Guerrero. Installez-vous. On vous retrouvera pour les questions tout à l'heure.

Exposés et débat avec le public : questionnement 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)

Patrick WOLF

Monsieur Bonnier sera là pour la deuxième partie de cette première partie. Les experts ont été choisis par le Réseau Ferré de France. Ensuite, il y a Marc Méreau qui est Directeur départemental à Scétauroute, Stéphane Pradon, qui est Responsable site-environnement à Scétauroute, et Jean-Marc Abramovitch, expert acoustique et puis aussi Pascal Fodiman qui n'est pas de RFF. Il est Directeur technique à la SNCF et qui pourra nous apporter aussi quelques éclairages nécessaires sur les questions liées au matériel roulant. Le premier à prendre la parole, je pense...que c'est Marc Méreau qui va nous apporter un exposé de maîtrise d'ouvrage sur la prise en compte des études et du développement durable. Vous connaissez les règles : 7 minutes. On aura ensuite un débat, des échanges sur les interventions.

Prise en compte de l'environnement dans la conduite des études et le développement durable

Marc MEREAU, Directeur départemental environnement à Scétauroute

Sept minutes pour résumer ce qui risque de prendre 15 ans. Effectivement, les études d'environnement qui vont se dérouler pour aboutir à l'ouverture de cette ligne vont s'étaler sur environ une quinzaine d'années – vous venez de le dire – entre le démarrage et le premier train qui va prendre les rails. Evidemment, dans ce cadre-là, on va évaluer les grands enjeux qui viennent d'être présentés récemment jusqu'aux impacts détaillés. Tout ce processus repose sur un dialogue permanent entre les collectivités, les services de RFF et les associations des riverains. Je vais reprendre ce cas de figure de la discussion très concrète sur un tracé entre les différents acteurs sur un projet ferroviaire récent justement qui permettait de prendre en compte et de procéder à un échange constructif, un vrai dialogue.

On est bien dans la définition des enjeux à l'échelle du territoire traversé, l'objectif étant de partir d'une aire d'étude qui nous intéresse - c'est la région de PACA - et on raisonne ensuite, à l'échelle de fuseaux de sept kilomètres. Donc, forcément, la réflexion est menée dans ce cadre-là. Ensuite, nous allons aux études préliminaires. Il y aura un ou deux scénarios issus de ce débat qui seront sélectionnés, s'il est décidé de poursuivre le travail qui a été fait dans ce projet. Au sein de ces scénarios de sept kilomètres de large, l'on étudie des axes - on n'a toujours pas de tracé - qui sont représentatifs de ce que pourrait être le tracé, et qui viendront par exemple aborder précisément les aspects liés à l'écologie, précisément les aspects liés aux bruits, par rapport à des zones bâties, des phénomènes de distance. On va aboutir à la définition de fuseaux, de couloirs de passage où le tracé est réalisable. Donc, on va être dans une phase de qualification des études avant même de parler d'impact du tracé. On va qualifier ces fuseaux et on va réussir à définir au sein de ces fuseaux des zones de difficultés croissantes ou plus faibles, et permettre à partir de là, de définir progressivement des axes réalisables sur lesquels on pourra travailler.

Suite à cette étude préliminaire, au sein de ce fuseau, on va travailler sur des ébauches de tracés. On commencera à bien tester comment ce projet sera perçu depuis les habitations. On pourra parfaitement évaluer le niveau sonore vis-à-vis des habitations. Donc, là, on pourra se baser sur un tracé. Là, la vision de tracé va nous apparaître et ce tracé sera suffisamment affiné, suffisamment précis, pour vous permettre aujourd'hui, dans les discussions dans votre commune, de voir précisément. C'est quand même important de voir, d'échanger. Ce tracé va permettre de définir un couloir de 500 mètres, car ce tracé n'est pas figé. Tout à l'heure, Madame Rabaseda vous expliquera son retour d'expérience sur la LGV-Est. A ce stade des 500 mètres qui fait l'objet d'une DUP, vous voyez là un exemple d'études de territoires traversés par un tracé ; on arrive donc à comprendre le fonctionnement des territoires, au plan urbains et écologique. Si je prends le cas par exemple d'un écosystème -à ce stade-là, on est dans le domaine des écosystèmes et de la question sur les biotopes-on commence à bien connaître les espèces naturelles, les biotopes, les conditions d'existence de ces biotopes, notamment par rapport aux problèmes de sources, par rapport aux problèmes de réseau ; on est capable de définir la vulnérabilité de ces sources. Au stade de l'APS, c'est ce que l'on fait aujourd'hui.

Ensuite, cette courbe de 500 mètres que vous voyez ici, est soumise à l'enquête publique. Et une fois que cette enquête publique est obtenue, elle permet au maître d'ouvrage d'enclencher les procédures d'acquisition foncière. Donc, on engage l'étude d'avant-projet dès ici. Donc, dès l'étude des 500 mètres, le projet peut encore être parfaitement optimisé dans le cadre de discussions communes avec les maires, les conseillers municipaux, mais également les associations, les chasseurs, tout ceux qui sont concernés. De vraies optimisations environnementale sont encore possibles à ce stade. C'est pour cela qu'à la DUP, on ne fige pas le projet. C'est important d'avoir cela en tête, c'est fondamental pour pouvoir, une fois de plus, faire aboutir un projet de qualité.

Ces études d'environnement que l'on mène sont extrêmement détaillées au niveau de la parcelle. Cela permet de passer à un vrai référentiel d'environnement extrêmement précis qui permet de bâtir des études environnementales pour les travaux qui est une phase très sensible. Donc, les entreprises sont soumises à un respect de l'environnement. Ensuite, cela permet aussi de faire un bilan, 3 ans, 5 ans après la mise en service. Cela permet de regarder, de vérifier que ce qu'on a prédit, ce qu'on a dimensionné en termes d'écran acoustique, en termes d'aménagements paysagers, s'est avéré efficace. C'est ce que l'on appelle le bilan après mise en service.

Patrick WOLF

Très bien. Parfait. On se tourne vers la salle à nouveau. Vos questions, vos réactions, vos contributions sur cette intervention.

Jean-Claude PERNOUD, Président de l'Association des Trains Avenir du Centre-Var

Jean-Claude Pernoud, Président de l'association des Trains Avenir du Centre-Var. Vous avez dit que les études entre le Débat Public dureraient 15 ans jusqu'à la circulation du premier train. Quand est-ce que les travaux commencent ?

Marc MEREAU

Les travaux commencent à partir du moment où là DUP sera prise. Par rapport à la mise en service, ce sera la durée globale des travaux pour commencer l'entrée sous le terrain, faire les études préliminaires, les établissements des voies de circulation. On rétablit les voies de circulation avant de faire les terrassements. Donc le public peut circuler encore librement. Tous ces points sont organisés avant. Ensuite, seulement, les bulldozers rentrent sur le terrain pour construire le projet. Ce sont des travaux qui vont durer 4-5-6 ans.

Patrick WOLF

D'autres questions ? Monsieur ?

Pierre BECH, APEVV

Pierre Bèche, APEVV. Nous sommes particulièrement concernés par la protection sur la Plaine des Maures. Pour nous, le Débat Public, c'est là où tout se joue. Ce n'est pas une fois que les rapports ont été transmis qu'on se penchera sur le réseau. Pour nous, on avait souligné la qualité de la richesse naturelle. On ne voulait pas de concessions. On n'envisage pas une réserve ou une voie naturelle traversée par une LGV. Donc, pour nous, le débat se situe à ce niveau-là. C'est une autre approche du sujet. Mais nous nous défendons bien entendu pour agir sur la protection des espèces concernées. Nous ne nous défendons pas simplement au niveau de la question des 500 mètres. Il y a des effets induits au-delà de ces faisceaux.

Didier COROT

Effectivement, au travers des deux exposés, on a vu comment concevoir un projet en intégrant un certain nombre de considérations globales. Dans le Débat Public, on se pose une question sur l'opportunité du projet. Là, je me demande comment on fait pour décider de l'opportunité du projet sur la base de ces études environnementales, c'est-à-dire à partir de quel niveau d'impact environnemental. Pour simplifier les choses, à quel moment considère-t-on que cela ne vaut pas le coup?

Marc MEREAU

C'est une excellente question. Je dirai qu'il y a une réponse purement technique de l'écologue que je suis qui est de dire : « *La compatibilité des projets vis-à-vis des contraintes de l'environnement s'évalue par rapport à des critères qui sont aujourd'hui assez bien établis, par exemple la réglementation ?* » Malgré tout, ce sont bien des secteurs, des réseaux de biotopes qui ont fait l'objet d'une évaluation au niveau européen, au niveau de chaque Etat mais aussi des Etats entre eux. Ce sont des secteurs qui ont une très grande vulnérabilité et dans lesquelles il y a des charges de gestion extrêmement précises. Ces secteurs-là sont des secteurs vulnérables. Cela ne veut pas dire que le projet n'est pas faisable dans ces secteurs. S'ils sont réalisés, ils le sont sous des conditions d'organisation extrêmement précises qui sont définies dans le cadre des incidences environnementales

L'aspect technique, c'est la compatibilité, la pérennité que l'on peut garantir par rapport à ces sites, si l'on faisait le projet de l'intérieur. C'est la pérennité des sites, la pérennité des espèces. Pour des contraintes d'environnement, sûrement que certains tracés ne pourront pas être vus. Ensuite, il y a un deuxième niveau à votre question en termes de réponse, c'est le niveau politique au sens où la prise en compte de l'environnement est assez récente. C'est la prise en compte de la protection des espèces faunistiques ou floristiques quand on les compare à d'autres contraintes, qui fait l'objet d'un grand débat. Si vous écoutez un forestier ou cultivateur, les enjeux mis en avant ne seront pas forcément les mêmes. Et donc là, il y a bien un enjeu d'ordre social, d'ordre politique au sens noble du terme, pas de la politique politicienne. C'est bien dans le cadre des discussions que l'on peut avoir à la fois dans cette salle, mais aussi en concertation en communec, en concertations d'arrondissement. Il y a différents enjeux ; on aura des cas de figure où il faut contourner des contraintes très fortes dans un secteur agricole ou autre. On devra déplacer le projet et on va donc avoir un impact sur les autres communes. Donc, là, il y aura forcément des enjeux à gérer. Le maître d'ouvrage n'est pas seul à gérer ces enjeux. Ces enjeux sont gérés, sont discutés, font l'objet d'une concertation.

Patrick WOLF

Marc Méreau, vous aviez dit à un moment : « *J'espère que RFF ne démentira pas mes propos* ». Que dit RFF ?

Michel CROC

RFF ne peut que confirmer les propos de Marc MEREAU . La concertation, quelle qu'elle soit, entre les différents acteurs sera menée jusqu'au bout avec les collectivités, avec les ministères responsables de la réglementation.

Patrick WOLF

Avant que vous n'interveniez, je présente les interpellateurs. La Commission Particulière du Débat Public a reçu des demandes de la part de personnes qui ont sollicité des prises de parole. Nous les avons appelés des interpellateurs. Nous vous passons la parole.

Antoine CATARD, Chargé de mission environnement au CEEP (interpellateur)

Je vais revenir sur ce que vous venez de dire. Je m'intéresse particulièrement à la Plaine des Maures. En tant que site remarquable, c'est un site des plus remarquables de France et même du bassin méditerranéen. Cela ressort particulièrement bien dans les études. Je constate que les trois scénarii qui sont proposés envisagent tous, avec la largeur que l'on sait, de passer par la Plaine des Maures notamment. On sait qu'une partie fait barrière à une autre par l'urbanisation. Ce qui a été proposé dans le passé, dans les années 90, était assez inacceptable par rapport aux risques sur les lieux à l'époque. Je ne sais pas si tout cela est remis à plat ou si ce sont des choses qui sont quand même éventuellement réutilisables. Malgré tout, je prends note du fait que les sites les plus remarquables en termes de grandes espèces protégées devraient être évités. A partir de là, comment est-ce que l'on peut envisager le passage du TGV dans la Plaine des Maures ?

Donc, est-ce que vous envisagez clairement de contourner ces espaces sachant que la marge de manœuvre est vraiment très réduite ? Donc, est-ce que ce n'est pas plus facile de passer sur le milieu naturel que sur les zones périurbaines ou éventuellement sur les zones tout au nord ? Est-ce que cela pose d'autres problèmes techniques pour vous ? Voilà. Comment vous envisagez ce genre de problèmes qui sont techniques et sans doute très importants pour vous au niveau du choix du tracé ?

Marc MEREAU

Je dirai que c'est un problème qui est quand même souvent difficile à résoudre. Je dirai que j'en reviens aussi un petit peu à la question précédente sur le niveau de faisabilité du projet par rapport au développement urbain. Il existe des enjeux écologiques, comme la préservation d'espèces et puis, il y a des enjeux qui sont d'ordre peut-être politique, peut-être urbain ou paysager. J'ai une idée personnelle en tant que citoyen, mais en tant qu'environnementaliste et chargé d'études, je dois avoir une idée et technique. Je fais abstraction d'un certain nombre de paramètres qui peuvent être affectifs. On peut préférer les tortues (les tortues d'Hermann) au bruit. Aujourd'hui, le débat sera d'évaluer avec la plus grande précision possible la faisabilité de chacune des contraintes. Cela fait partie du cahier des charges. Je prends un exemple extrêmement concret par rapport aux visons d'Europe. *A priori*, on considèrait que l'on ne pouvait pas passer dans ces secteurs-là, et en discutant avec les experts du vison d'Europe, on a mis en place des ouvrages spécifiques et aujourd'hui, ils franchissent sans difficulté l'autoroute. Donc, il s'agit de réellement regarder quelles sont les contraintes et les conditions de réalisation de franchissement de ces zones par le projet et à la limite, ensuite, de porter, pour vraiment pour faire pression, des consultations juridiques sur ce niveau de terrain pour voir quels sont les enjeux sur lesquels on doit trancher pour aller à l'étape supérieur.

Christian SARFATI, Association des 7 communes

Cela fait peut-être la dixième réunion à laquelle je participe, officiellement ou non officielle, je suis un peu perdu. Je suis personnellement extrêmement intéressé par une vision, etc. Mais je suis beaucoup plus intéressé par les femmes et les hommes. Alors, je vais vous demander la permission de poser trois petites questions au public, c'est tout. Je ne demande pas de débattre. Le public qui est ici est un public qui ne peut pas être statistiquement utilisé puisque c'est une élite, puisqu'il est ici. Je voudrais que vous leviez la main, s'il vous plaît, à la question suivante : « *Quels sont ceux d'entre vous qui vont à Paris, par quelque moyen que ce soit, moins d'un fois par an ? A Paris, moins d'une fois par an ?* »

De la salle

Vous êtes hors sujet.

Christian SARFATI

Maintenant, deux fois par an ? Quatre fois par an ? Encore une. Plus de quatre fois par an ? Excusez-moi, vous nous faites parler d'Alpes-Maritimes, mais on a des amis du Var, etc. Sur un million d'habitant ici, je voudrais savoir quel est le bénéfice en temps gagné pour chacun d'entre

vous, même s'il va une fois, deux fois ou trois fois à Paris ? Quel est le bénéfice en temps gagné ? Quel est le bénéfice éventuellement en argent gagné, avec l'arrivée du TGV à Nice en trois heures et demie ? La deuxième question, ce sont les autres bénéfices les bénéfices évidents, que se sont faits les entrepreneurs : 7 milliards et demi ou 8 milliards de travaux, c'est pas mal. Quant à la SNCF ? Nous savons que c'est un des projets rentables. C'est bien qu'il soit rentable, mais pour les habitants, quel est l'intérêt de cet apport ?

Patrick WOLF

Merci de votre intervention. Votre intervention a été enregistrée.

Michel GALLEZOT, APEVV, (interpellateur)

J'ai bien préparé mon intervention, mais je vois que tout le monde en parle alors, je voudrais simplement démontrer les dégâts que l'on a faits sur la Plaine des Maures parce que ce n'est pas seulement la tortue d'Hermann. Je donne quelques idées d'ordre de grandeur. Pour la flore, c'est 51 espèces protégées dont 6 endémiques. Pour les oiseaux, c'est 100 000 espèces protégées qui sont dans la Plaine des Maures. Pour les reptiles, c'est 15 espèces. Toutes sont protégées. Les amphibiens, 8 espèces. Les insectes, je n'en parle pas, c'est par centaines. Les mammifères, il y en a 9 et les coléoptères, il y en a 13. Donc, ce n'est pas que la tortue d'Hermann. Il faut imaginer un peu les dégâts que l'on a faits sur une zone – la Plaine des Maures – qui a fait l'objet d'un problème qui est unique en France. Je vais vous citer par exemple le texte du guide de l'environnement. C'est édifiant. « *La Plaine des Maures, ensemble naturel dont la richesse biologique et paysagère a été confirmée par les études récentes, est une zone d'intérêt majeur pour la protection du patrimoine naturel méditerranéen.* » Devrait figurer sur la liste des futurs sites protégés au titre de la directive d'habitat cette région qui ne fait actuellement l'objet d'aucune mesure de protection environnementale. Là, des projets d'équipements lourds et des aménagements diffus ont menacé et menacent encore son intégrité au Ministère de l'environnement. Aujourd'hui, c'est le cas. Par ailleurs, la Commission européenne a mis en demeure la France d'assurer la préservation des milieux naturels dans cette région.

Patrick WOLF

Monsieur, vous aviez prévu quelques projections.

Michel GALLEZOT, (interpellateur)

C'est pour vous situer la Plaine des Maures. C'est la zone 6, et RFF l'a bien située. Donc, je ne voulais pas m'appesantir sur le sujet. Cette Plaine des Maures est concernée par tous les tracés. Je continue un petit peu. Je voulais montrer l'illogisme qui réside dans cette affaire. Il y a le poids légal de la protection, l'intérêt écologique exceptionnel, les injonctions des instances européennes à l'égard de la France en matière de biodiversité ; plus généralement, vous avez l'image de la Plaine des Maures, qui est appelée souvent la petite Afrique, espace de plaine qui est arrivé de nos jours encore à l'état sauvage ; plus généralement, il y a le colloque international sur la biodiversité à l'initiative de la France ; encore plus généralement, il y a une étude menée par l'ONU qui indique que 10 à 30 % des espèces d'oiseaux, de mammifères sont déjà menacées d'extinction et que la

pression exercée par l'Homme sur son environnement est telle que la capacité de l'écosystème à entretenir les générations futures ne peut plus être considérée comme certaine. Malgré tout cela, on va faire passer maintenant une ligne LGV. Où est la logique ? Où est la responsabilité ?

Bernard GYSSELS, RFF

Bernard Gyssels, de RFF. Comme on vous l'a présenté tout à l'heure dans les enjeux environnementaux, il est bien évident que, en fonction de l'évolution du projet, on tient compte de tous ces paramètres, de tous ces facteurs. Vous savez qu'au fur et à mesure des études, il y a des conventions qui peuvent être passées avec le CEEP d'ailleurs, pour avaliser plus finement l'enjeu qui a été mis en avant dès le début de ces études qui sont soumises au débat. Vous savez qu'il y a des possibilités de trouver des adaptations à cela. C'est effectivement une adaptation par rapport au couloir – on l'a dit tout à l'heure – qui est très large. Il est bien évident que tous ces éléments seront pris en compte dans l'avancement des études. Les études spécifiques qui seront confiées à des bureaux spécialisés nous aideront à avancer pour faire en sorte que l'on puisse s'adapter effectivement au terrain rencontré. Nous avons cité tout à l'heure les tortues d'Hermann. Il est bien évident qu'il y aura une étude spécifique sur ce sujet. On pourrait concilier à la fois cet aménagement et cette espèce qui est très importante.

Michel GALLEZOT, (interpellateur)

Il semblerait que ce n'est pas seulement par rapport aux tortues d'Hermann. C'est vraiment un ensemble.

Bernard GYSSELS

J'ai pris cet exemple, mais on l'a cité tout à l'heure, les enjeux qu'il y avait, notamment la zone Natura 2000 et bientôt au niveau de la flore, un certain nombre d'entités qu'on n'a pas développées, qui ont été constatées dans les études. Donc, tous ces éléments, on les connaît et bien évidemment, tout ceci sera pris en compte.

Didier COROT

Je voulais juste intervenir en disant que dans un cas où il y a une telle complexité, comment peut-on quand même encore envisager un couloir ?

De la salle

Tout à fait.

Didier COROT

C'est ce que je voulais dire. Il y a une contradiction entre la description de Monsieur TRUPHEMUS : « *Il y a des endroits de la région qui sont exceptionnellement riches, fragiles, sensibles, remarquables.* » et pourtant, on a des couloirs. Mais on n'a pas – si vous voulez

– par rapport au scénario que vous nous avez dessiné, un retour qui intègre ces enjeux et c'est pour cela que monsieur est intervenu. En tout cas, sur la Plaine des Maures en l'occurrence, c'est un exemple type où le couloir est maintenu par une hypothèse.

Michel GALLEZOT

D'ailleurs, en 1990, il y avait le précédent projet qui devait passer aussi dans la Plaine des Maures. Il a été dit par l'ensemble de la communauté scientifique: « *Non, on ne peut pas passer par là* ».

Bernard GYSSELS

Pour revenir à ce niveau-là du couloir, il est évident qu'on a mis en évidence tous les enjeux. Il y a beaucoup d'enjeux très forts. Je crois qu'il faudra effectivement que l'on trouve une solution. Aujourd'hui, cette solution, on ne l'a pas. Il faut la trouver.

Patrick WOLF

Il y a un couloir. On note votre contribution, monsieur, ou on note que la réponse qui est faite par RFF au moins ce soir en tout cas ne satisfait pas les personnes qui ont posé des questions. Il y a beaucoup de mains levées. Nous en sommes à la première ligne du débat, il y en a cinq derrière. Donc, je vais vous demander d'aller relativement vite ou alors de les reporter sur les autres interventions qui viendront après. Madame ?

Christine VIALATTE, Association de Défense des sites du Pays Vençois

Bonsoir. Christine Vialatte, Association de Défense des sites du Pays Vençois. On a beaucoup parlé des bois et des forêts. J'habite dans les Alpes-Maritimes et maintenant, je vous demande : « *Que devient votre fuseau le long du littoral méditerranéen, entre Antibes et Villeneuve-Loubet, puisque vous comptez passer le long de la mer et même de la plage ?* » Pouvez-vous me répondre, si vous avez étudié l'érosion maritime ?

Michel CROC

On m'a posé une question qui concerne le projet de troisième voie littorale et qui, effectivement, est dans une zone où il y a de l'érosion maritime qui attaque à la fois la plage, la route nationale et la voie ferrée. Dans ces projets-là, nous avons des projets techniques locaux pour protéger la voie ferrée, pour protéger la route. Mais pour le projet de la ligne à grande vitesse, le scénario que nous proposons ne passe pas par cet endroit-là.

Chantal PATRICOT, adjointe au Maire de Marseille

Chantal Patricot, adjointe au maire à Marseille. Je voudrais poser une question à RFF. Vous parlez de création de couloir. Cela ne concerne évidemment que les scénarios passant par Aix-Sud, parce que quand vous passez par Marseille, il n'y a pas de création de couloirs. On se sert du couloir existant de la LGV Méditerranée.

Michel CROC

Vous voyez sur cette carte que pour atteindre le nord de Toulon, il y a deux hypothèses dont l'une se dédouble en deux, par les Bouches-du-Rhône et le Var. L'adjoint au maire de Marseille parle de l'hypothèse qui passe par Marseille. Donc, au début de son trajet jusqu'à la sortie de Marseille, il utilise le couloir existant. Ensuite, pour ressortir de Marseille et aller sur le couloir de Toulon, il passe aussi par des milieux où il n'y a pas de voie ferrée aujourd'hui. C'est la première chose. Pour re-préciser à madame, ici, sur le littoral, vous voyez que pour le moment, la solution que nous privilégions est de nous raccorder quelque part sur les trois voies, entre Antibes et Nice. Nous allons les réaliser bientôt avec les protections dont je vous ai parlées.

Véronique BLOIRE, Association pour la sauvegarde de la Sainte Baume et de la Plaine de l'Issole

Véronique Bloire, Association pour la sauvegarde de la Sainte Baume et de la Plaine de l'Issole. Je voudrais quand même dire ce que je ressens, sur tout ce que j'ai entendu, que c'est une sorte de mascarade. C'est-à-dire que quand je vois l'écart qu'il y a pour les sites protégés, les enjeux naturels et les zones démographiques, je dis une seule chose : « *On ne peut pas faire passer de ligne à grande vitesse dans ce pays.* ». On oublie le réel objet du débat, c'est-à-dire que le problème, c'est de résoudre le déplacement des personnes dans la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. L'idée parisienne de la SNCF et des politiques, est de mettre cette ligne à grande vitesse. La raison ? C'est parce qu'elle va rapporter beaucoup d'argent. D'ailleurs, le scénario qui a été entouré, c'est celui qui draine le plus de monde vers le sud. Parler des enjeux environnementaux, pour moi, c'est une mascarade. Vous essayez de faire coller, de rafistoler, mais réellement, vous vous en fichez. Il faut le dire.

(Applaudissements de la salle)

Effectivement, Monsieur a soulevé le problème qu'on avait regardé un peu les rivières dessus. On n'a pas été en dessous. Ce que je veux dire, quand on parle de l'habitat, cela fait les dizaines, des trentaines d'années que les gens construisent. Ce que l'on appelle l'habitat diffus, c'est sur des forages. Moi, j'ai une exploitation agricole. Si un des projets passe sur ce que l'on appelle la montagne sacrée de ma plaine, il va tout nous détruire, tout le réseau, la nappe. On ne va pas s'y retrouver. Tout cela n'est pas pris en compte.

Patrick WOLF

Très bien. On enregistre votre contribution, Madame au nom de votre association. Elle sera donc retenue par la CPDP au niveau des contributions au débat de ce soir. Monsieur ?

Thierry LAUTARD, Conseiller municipal à Grasse

Je voudrais vous poser deux questions. La première qui a déjà été posée tout à l'heure, c'est : « *A partir de quel coût humain ou écologique on estime qu'il ne faut pas faire la ligne LGV ?* » Du moment que nous sommes là pour la protection de l'environnement, en regardant les cartes, pour protéger le massif de l'Estérel, on voit que la ligne ne peut pas passer. Cela veut dire qu'elle va passer ici, sur le pays grassois. La deuxième question, c'est : « *Qu'est-ce qui va faire qu'à un*

moment donné, on va dire que pour protéger le massif de l'Esterel, on doit faire passer la ligne sur le pays grassois ?»

Michel CROC

Je pense que le Monsieur qui a parlé juste avant vous avait bien annoncé que le projet va devoir prendre compte encore des éléments du milieu naturel, des éléments du milieu humain et puis des projets humains aussi, c'est-à-dire qu'à chaque fois que l'on réalise un projet, on propose un projet, on propose des modifications à l'état actuel. On propose des modifications qui portent sur le milieu naturel, humain, physique. L'idée est d'arriver à engager certains projets qui améliorent un certain nombre d'éléments sans être fatals à d'autres éléments. Améliorer un certain nombre d'éléments - puisqu'on est sur un débat sur l'environnement aujourd'hui -, on peut quand même rappeler que la justification fondamentale d'un projet ferroviaire, c'est qu'il permet aux gens de se déplacer en train plutôt qu'en voiture, aux marchandises de se déplacer par la voie ferrée plutôt que par les camions, et qu'en matière de production de carbone et de réchauffement climatique, on améliore. Donc, un projet, c'est essayer d'améliorer tout ce que l'on peut sur le plan humain en faisant le moins de dégâts possibles sur le plan naturel et en n'ayant pas de dégâts sur aucun des milieux qui soient un dégât définitif.

Patrick WOLF

Bien. Juste une petite précision, Monsieur. Vous avez regardé ici (*en désignant les membres de la CPDP*) en disant : « *Comment vous faites ?* » On ne fait rien, Monsieur.

Jacques DARDEL, habitant du Broc

Dans les moyennes montagnes des Alpes-Maritimes, je voudrais simplement faire une remarque. On a dit que – constat général, à mon sens – la faune, la flore sont en surface. Maintenant, s'il y a une ligne, pourquoi est-ce que l'on va faire en surface des couloirs et pas en dessous ?

Michel CROC

C'est pour cela que dans le projet, il y a déjà de 40 à 80 kilomètres de tunnels. C'est pour cela qu'on peut voir sur notre dépliant que le coût du projet est significativement plus élevé dans le cas de notre région parce que nous avons un milieu naturel et un milieu humain beaucoup plus difficile. Vous pouvez voir en regardant là-dedans qu'à travers la Champagne, cela coûte moins cher évidemment, que de passer à travers la Provence et la Côte d'Azur. Mais bien sûr, vous avez tout à fait raison. Il y aura beaucoup de tunnels sur cette ligne si nous la réalisons.

Patrick WOLF

Les deux interventions suivantes sont deux interventions sur les retours d'expériences apportées. La première sur le TGV Méditerranée, sur la prise en compte de l'environnement. La seconde intervention avec Sandrine Rabaseda, c'est toujours sur les méthodes de travail sur l'environnement, de la LGV Est. La première intervention est avec Stéphane Pradon et ensuite donc Sandrine Rabaseda et puis, à nouveau, il y aura des échanges sur chacune des deux interventions.

Retour d'expérience du TGV Méditerranée sur la prise en compte de l'environnement

Stéphane PRADON, Responsable site-environnement à Scétauroute

Bien. Bonsoir. Donc, moi, je vais vous parler d'une étude qu'on a réalisée en 2004 et qui concernait le retour d'expériences sur les mesures environnementales prises pour LGV Méditerranée, notamment dans cet ordre entre Lille et Marseille, donc dans un contexte avec des enjeux environnementaux également très forts, pour la LGV PACA.

Donc, je vais évoquer un certain nombre de thématiques qui sont l'objet de notre réunion d'aujourd'hui. Donc premièrement, en terme de milieu naturel, je vais partir sur un certain nombre d'extensions, de mesures concrètes, opérationnelles faite par le maître d'ouvrage sur le TGV Méditerranée. Donc, vous avez un certain nombre de photographies aériennes qui ont été prises en 2003 sur lesquelles vous voyez donc le projet TGV Méditerranée. Ici, pour illustrer notamment, on est donc à proximité de la vallée de la Durance, donc avec des enjeux en termes de milieux naturels, avec des ressources en eau qui étaient donc très importantes. Vous avez ici un exemple de mesures concrètes prises par le maître d'ouvrage. C'est toute la zone que vous voyez ici en vert d'un espace écologique, dont la gestion, après, a été rendue avec un certain nombre de partenaires. Notamment, on peut citer le syndicat de gestion de la vallée de la Durance, le Conservatoire national botanique de Porquerolles et un certain nombre d'autres partenaires. Donc, c'est une acquisition faite par le maître d'ouvrage et une gestion écologique d'un espace en compensation des impacts du TGV Méditerranée.

Exemple suivant, toujours sur la thématique du milieu naturel : on a des problématiques particulières liées à la présence de l'aigle de Bonelli sur ce site. Donc, là, deux mesures spécifiques ont été prises.

- Première mesure : c'est un éloignement déjà du tracé par rapport au site le plus sensible où était présent l'aigle de Bonelli.
- Deuxième mesure : vous voyez figurer ici, le long du tracé, un certain nombre de merlons, bulles de terres qui ont été réalisées, qui ont été plantées de façon à générer - je dirais - le moins d'impacts possibles par rapport notamment au vol de l'aigle de Bonelli.

Donc, ça, ce sont des mesures qui ont été prises à l'époque, toujours pareil, en partenariat avec un certain nombre d'associations et avec les directions de l'environnement. Pour vous citer ces deux exemples parmi tant d'autres. Egalement, pour tenir compte des déplacements des flux de faunes dans le secteur, un certain nombre de passages sous la voie ferrée pour tenir compte justement du rétablissement de ces flux de faunes.

La deuxième thématique va concerner plus particulièrement la ressource en eau. Donc, on est toujours ici à proximité de la vallée de la Durance. Pour vous dire que le tracé de la LGV Méditerranée, ici, passe - je dirais - parallèlement à l'allée de la Durance et franchit un certain nombre de fois le cours de la Durance. Dans ces secteurs-là, on a eu donc la construction de trois viaducs spécifiques pour franchir la Durance et 60 ouvrages hydrauliques - donc, des bons, peut-être que vous voyez ici sur l'image - sont des ouvrages de décharge pour les crues de la Durance de façon justement à ne pas générer d'impacts complémentaires par rapport aux phénomènes d'inondations et de crues de la Durance.

Un autre exemple toujours au niveau de la vallée de la Durance : vous avez des petites flèches bleues ici figurées symboliquement qui montrent la présence également d'ouvrages hydrauliques qui permettent justement aux eaux de la Durance de passer de l'autre côté de la voie ferrée et puis, vous voyez également une digue avec une passe à poissons qui a été créée au niveau de la Durance, toujours en partenariat avec le syndicat, de façon à gérer de façon efficace la régulation des crues de la Durance.

Deux autres exemples très rapides toujours sur la problématiques de la ressources en eau : au moment des travaux, il y a une mesure particulière qui a été prise pour tenir compte – on en parlait tout à l'heure – des eaux souterraines et des exploitations des nappes. Donc, c'est notamment une mesure préventive vis-à-vis des problématiques de pollution accidentelle, de captage d'alimentation en eau potable. Donc, ça a été de créer un autre puits de captage de secours à proximité du premier, de façon à éviter justement ce type de pollution accidentelle liée au chantier de la ligne ferroviaire. Et puis, il y a une démarche difficile qui a été menée également par le maître d'ouvrage pour compenser ou pour éviter l'assèchement de puits des particuliers, notamment pendant la phase des travaux.

Une autre problématique - on y reviendra dans un exposé ultérieur – concerne les nuisances sonores. C'est également un problème très important pour un projet de LGV. Donc quelles sont les mesures principales qui ont été prises au niveau de la LGV Méditerranée ? Déjà, dans un premier temps, c'est l'optimisation, bien sûr, du tracé de la LGV de façon à s'éloigner le plus possible des habitations. C'est déjà une première mesure. Elle est importante.

Une deuxième mesure qui a été prise : c'est la prise en compte d'un certain nombre de bâtis dits sensibles. On peut prendre l'exemple de l'hôpital Saint-Martin à Avignon où la LGV est passée en tranchée couverte de façon à ne pas générer de nuisance sonore vis-à-vis de cet hôpital. Et puis, il existe, bien sûr, tout un tas de protections liées à la source, c'est-à-dire le long de la ligne ferroviaire. Vous voyez ici par exemple des merlons qui ont été mis en place. On a aussi des écrans acoustiques qui ont été mis. Vous voyez sur à peu près un rayon de 90 kilomètres de voie sur la ville de Marseille, on a plus de 20 kilomètres de protection qui ont été mis en place, que ce soient des merlons ou des écrans. Vous avez ici un exemple sur la commune d'Aluns où vous avez donc figurés en jaune les îlots de terre de protection acoustique qui ont été réalisés et en violet les écrans acoustiques qui ont été réalisés sur les ouvrages de tranchée.

Enfin, un dernier point qui nous a semblé important d'évoquer ici, c'est le risque-incendie parce que les risques font partie du thème de la réunion d'aujourd'hui. Donc, les principales mesures qui ont été prises par le maître d'ouvrage par rapport aux risques-incendie, c'est d'abord, encore une fois, une concertation avec les différents partenaires institutionnels. Donc, ici, les services départementaux d'intervention de secours, l'Office National des Forêts concernant un certain nombre de créations de pistes d'accès pour les services de secours à proximité de la ligne ferroviaire.

Il y a la réalisation également par le maître d'ouvrage de ponts, d'ouvrages spécifiques réservés aux véhicules-incendie pour accéder justement à la ligne ferroviaire. Vous voyez figurer ici, le long de cette ligne ferroviaire hachurée en orange, des opérations de débroussaillage qui ont été faites directement par le maître d'ouvrage ou financées, qui permettent justement de générer le moins d'impacts par rapport à l'évolution d'éventuels incendies.

En conclusion de cet exposé sur les quelques exemples que j'ai pu vous citer rapidement, on peut en tirer un certain nombre d'enseignements pour le maître d'ouvrage, notamment pour la bonne

conduite de la LGV PACA. Premièrement, c'est la nécessité d'une écoute permanente avec l'ensemble des partenaires reconnus, les élus, les associations, les riverains, les agriculteurs, les administrations, toute la population concernée. Il y a la nécessité également, bien sûr, de lancer un certain nombre d'analyses, d'études spécifiques, d'expertises avec des bureaux d'études, des experts reconnus et indépendants, tout cela en partenariat avec les acteurs souvent concernés, dès qu'un problème est reconnu. Et puis enfin, avec les experts et avec les acteurs concernés, il y a la définition d'un certain nombre de protocoles d'actions concrètes, opérationnelles à mettre en place pendant les études et puis également pendant la phase des travaux et sur la base d'un certain nombre de critères qui sont reconnus et acceptés par tous. Voilà, je vous remercie.

Patrick WOLF

Merci. Frédéric ETHEVE, vous intervenez uniquement oralement et sans support.

Frédéric ETHEVE, écologue

Je reviendrai sur la méthodologie, je crois qu'on aura le temps dans la soirée. Je réagis simplement sur ce que vous venez de dire. J'attendais de votre part un retour d'expérience. Vous dites avoir pris des mesures, mais ont-elles été efficaces ? Vous avez cité deux exemples qui sont l'aigle de Bonelli et la Durance, cela m'étonnerait que les experts vous aient dit que ça avait été efficace parce que j'étais, lundi même, en réunion avec ces experts qui m'ont dit que c'était une catastrophe. Donc, j'aimerais savoir quels sont vos experts et, au départ ces mesures d'accompagnement.

Patrick WOLF

Je vais passer la parole à Monsieur CLAVERIE qui pourra vous en dire plus, notamment par rapport à l'observatoire qui a été mis en place.

Guy CLAVERIE, SNCF

Monsieur CLAVERIE, SNCF. Je me suis occupé d'environnement sur le TGV Méditerranée. Vous avez parlé de l'aigle de Bonelli. Nous avons filmé ce couple d'aigles et nous savons qu'il a été tué. Nous avons reporté toutes les études qui étaient prévues sur d'autres aigles qui sont du Var ou des Alpes Maritimes. Il y a l'Observatoire de l'Environnement qui a commencé en 1999, et se poursuit encore aujourd'hui, les mesures de compensation que nous avons réalisées et les études scientifiques faites par le Conservatoire Botanique de Gap-Charance et de Porquerolles, par des experts du CEEP ou d'autres entités ; ça nous a permis de définir des moyens à mettre en œuvre tant au niveau du tracé des TGV et d'espaces de chantiers que des suivis. C'est un peu le retour d'expérience de définir le cahier des charges du bilan environnemental. Ce qui veut dire que l'expérience TGV Méditerranée a servi sur d'autres lignes et on suppose qu'elle servira encore à d'autres lignes, donc peut-être pour celle-là.

Olivier KLEIN

Et sur la Durance ?

Guy CLAVERIE

Au niveau des crues, on règle les problèmes. Au niveau des retours de la faune, on sait aujourd'hui que toute la faune est revenue sur les sites, avec une phase qui a été la première arrivée de la végétation et une faune liée au retour de la végétation que nous avons créée avec les insectes, puis après les petits mammifères et grands mammifères. On sait que dès la phase des essais, les animaux se sont déjà mis dans le talus à cause des vibrations. Mais aujourd'hui, il y a, dans les talus, beaucoup d'insectes, beaucoup de micro-mammifères, beaucoup d'animaux et cette faune évolue en fonction de la flore qui a été implantée. Parce qu'au départ, le maître d'ouvrage plante une faune et une flore destinées à stabiliser les talus et qui est perméable et qui disparaît. Aujourd'hui, sur 95 % de nos talus, la végétation qui existe est celle qui existait autrefois. Ce n'est plus de la végétation que le maître d'ouvrage avait plantée. Aujourd'hui, je ne vois pas pourquoi vous dites que le bilan est négatif.

Jean-Paul SOZEDDE, CALMA

Bonsoir. Je m'appelle Jean-Paul Sozed, je suis antibois. Je suis membre d'une association contre les survols aériens abusifs à Antibes et sur la côte d'Azur et aussi d'une autre association plus récente qui est pour l'enfouissement de la voie ferrée historique nous militons pour un RER azuréen qui devrait être le complément naturel du TGV.

Alors, je voudrais intervenir un peu à contre-courant de ce que j'ai entendu. Je n'avais pas prévu d'intervenir. Mais c'est tout ce que j'ai entendu qui m'a un peu poussé. Il faut aussi tenir compte – je crois – des impacts environnementaux et toutes les conséquences écologiques si on ne fait pas le TGV. Il y a au moins trois asphyxies pour les Alpes-maritimes. Il y a l'asphyxie du transport aérien. En tant que membre de la CALMA et contre les survols abusifs, on peut en dire quelque chose, mais on sait en outre qu'à terme, l'aéroport de Nice est menacé d'asphyxie. Cela, c'est la première asphyxie. La deuxième asphyxie, c'est par le transport automobile ; asphyxie au sens propre parce qu'on sait ce qu'il en est dans certaines agglomérations et au sens figuré parce qu'on va arriver à une situation où on ne pourra même plus circuler, où tout sera bloqué.

Il y a l'asphyxie par le foncier parce que si on raisonne en termes de foncier, les transports collectifs, notamment le train, consomment beaucoup moins de foncier que le système automobile, le système qu'on a appelé le système californien et qui consomme énormément d'espace. On sait que dans notre région, on a beaucoup besoin d'espace, et qu'il est à des prix extraordinaires. Donc, on doit privilégier le TGV. Moi, je voudrais rappeler que l'on doit prendre en compte toutes ces conséquences environnementales si on ne fait pas le TGV et rappeler aussi que notre projet de TGV est en concurrence avec six autres ; si on ne se bouscule pas un peu, ce seront d'autres régions qui feront leur projet à notre place. Voilà ce que je voulais dire.

Applaudissements ;

Monsieur GIUDICELLI, GADSECA

J'ai déjà parlé de merlons. On dit que le train prend beaucoup moins de place que les autoroutes, mais qu'est-ce que ça coûte, des protections ? Tout compris, merlons compris, quel est l'emprise qu'on prend sur cette zone ?

Bernard GYSSELS

Les ratios que l'on prend aujourd'hui, c'est de l'ordre de 7 hectares du kilomètre, c'est-à-dire que cela représente en moyenne une bande de 70 mètres. Lorsque l'on passe dans ce domaine, si l'on part de la largeur nécessaire à la plate-forme ferroviaire -c'est-à-dire 13 mètres- cela veut dire que dans certaines zones, on peut avoir une largeur nécessaire entre clôtures, de l'ordre d'une vingtaine de mètres, 20 à 25 mètres. Donc, vous voyez que c'est éminemment variable et c'est pour cela que nous avons en moyenne 7 hectares au kilomètre. Mais il y a peu de temps, certaines zones, -je le rappelle- passaient avec une bande très étroite, entre 20 et 30 mètres par exemple. Vous savez que la bande de l'autoroute est plus du double de la largeur nécessaire à une double voie ferroviaire, puisqu'on est à 13 mètres en ce qui concerne la voie ferrée et on est à près de 30 mètres pour une autoroute à 2 voies, 3 voies.

Nicole MANERA

Je voulais revenir aussi sur les bilans de la LGV Méditerranée. On a rencontré un monsieur qui a une maison à 400 mètres de la ligne. Il a en plus un banquier, une salle de banquet-réception. Il a réussi à faire venir la SNCF pour mesurer les décibels. Ils ont mesuré 92 décibels - c'est énorme - lors d'un passage en TGV. Or, il n'y a aucun problème parce qu'on va mettre ça au nombre de secondes dans la journée et après, on fait la moyenne. Donc effectivement, parce qu'il y a beaucoup plus de bruit.

Patrick WOLF

Madame, je ne botte pas en touche, mais vous propose qu'on réponde ultérieurement à votre question, notamment avec l'intervention de Monsieur Abramovitch. Je suppose que vous avez des éléments, Monsieur Abramovitch. A vous, Monsieur Hannecart.

Etienne HANNECART, Vice-Président de l'UDVN 84 (interpellateur)

Je voudrais faire un petit commentaire sur ce que j'ai entendu. Je voudrais bien y associer des éléments techniques. J'attendrais également l'exposé de monsieur Abramovitch. C'est simplement pour vous dire que tout n'est pas rose par rapport aux solutions proposées.

Patrick WOLF

D'accord. Je prendrai une autre intervention tout à l'heure. On est un petit peu pris dans nos délais donc je vais passer la parole à Sandrine Rabaseda sur les objets de travail sur la LGV Est et je vous parle, bien sûr, Madame, sur le volet. Voilà, Madame Rabaseda, on vous écoute.

Retour d'expérience sur la méthode de travail sur l'environnement de la LGV-Est

Sandrine RABASEDA, Chargée des Questions environnement, RFF

Bonsoir. Tout d'abord, je voudrais me présenter rapidement. Je voulais vous dire que j'étais en charge de la prise en compte de l'environnement sur la LGV Est depuis 1999. Donc, j'ai suivi une

part des études et en ce moment la réalisation du chantier sur ce projet-là. Donc, ce projet, pour le situer rapidement, c'est aussi une ligne à grande vitesse qui va relier Paris à Strasbourg à l'horizon 2007 en 2 heures 20. Le but de ma présentation aujourd'hui, c'est d'illustrer par deux exemples concrets relatifs aux milieux naturels la prise en compte de l'environnement dans le cadre des grands projets et d'essayer de vous faire partager la démarche de l'environnement LGV.

Le premier exemple que je vais prendre concerne les mares du Hardillon, qui est un réseau de mares agricoles qui se situent dans des prairies humides et les états-missions qui ont été réalisés en 2000 et 2001 par un bureau d'études indépendant ont montré la présence de quatre espèces protégées dont le triton crêté, qui est une espèce protégée au niveau européen. Ces études ont aussi défini les impacts potentiels de la LGV au passage sur ce site. Tout d'abord, il y a deux impacts, en fait : la destruction d'une mare et la destruction des individus potentiellement présents dans cette mare et ensuite l'entrave au déplacement des populations de batraciens à l'intérieur de ce réseau qui est constitué de 3 à 4 mares. On juge qu'il y a plus quatre mares mais trois mares existantes et une asséchée. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, on est en présence d'espèces protégées. Donc, afin de réaliser les mesures de sauvegarde et les mesures compensatoires, on a été obligé de passer par une demande d'autorisation de déplacement des espèces, demande qui a été faite auprès du Préfet qui nous a donné son accord, après avis du Ministère de l'environnement et de la DIREN.

Donc, nous avons mis en place d'une part des mesures de sauvegarde qui constituent un découpage de la mare. Donc, c'est un découpage réalisé par une entreprise locale qui a fait des travaux de ce style-là, de génie géologique. Ensuite, nous avons prélevé les individus qui étaient présents dans cette mare. Ce prélèvement a été fait par le bureau d'études nommément indiqué dans la demande d'autorisation. Ensuite, nous avons mis en place aussi des mesures de réduction, mesures de réduction dans le cadre de la conception du projet, c'est-à-dire la réalisation d'un batrachoduc qui permet de rétablir les déplacements entre les différentes mares. Ensuite, il y a eu la création de fossés relais qui permettent, comme nous l'avons dit, de créer un lien entre les mares qui se situent au nord et au sud de la ville et de rétablir les déplacements entre ces mares-là.

Ensuite, il y a eu la mise en place de clôtures définitives qui empêchent l'accès des batraciens à la ligne et qui permettent de les diriger dans le batrachoduc. Ces mesures de réduction d'impact sont aussi des mesures de précaution pendant la phase de chantier, mesures de précaution avec une signalisation appropriée pour sensibiliser les acteurs du chantier et ensuite un filet de protection anti-batrachien qui permet aussi de limiter l'accès des batraciens au chantier et empêcher les collisions.

Il faut savoir que le travail ne s'arrête pas à la mise en place des mesures. Mais nous avons voulu aussi pérenniser ces mesures. Donc, la pérennisation des mesures se fait par un suivi écologique sur cinq ans qui est fait par le Conservatoire du patrimoine naturel de Champagne-Ardenne, par la mise en place d'une convention de gestion de ce site. Ensuite, on a l'intégration de ce site au suivi de la mise en place, dans le cadre du bilan environnemental.

Je vais passer tout de suite à mon deuxième exemple qui est un exemple qui concerne la vallée de la Nied. Il faut savoir que c'est un milieu très particulier car il y a présence de milieux salés continentaux avec, de plus, la présence d'une espèce végétale protégée qui est liée à ce milieu-là. Donc, ce site est aussi particulier car il a été proposé en site Natura 2000, bien après la déclaration qui découle de notre projet. Le secteur, même s'il a été proposé en site Natura 2000 bien après la déclaration d'utilité publiques, il avait quand même été identifié comme sensible lors de l'étude impact en 94 et lors des états missions en 1999-2000. Donc, sur ce site, l'impact de la LGV serait la

perturbation de trois états 75 par rapport aux 763 états qui sont proposés au site. Donc, par principe de précaution, nous avons voulu mener encore une étude beaucoup plus poussée de type études Natura 2000 qui nous a permis de définir et de mettre en place des mesures de réduction et de promotion – donc, mesures post-chantier – de balisage des emprises strict pour empêcher toute évacuation d'engin dans les zones attenantes au chantier et de balisage des stations d'espèces végétales protégées avec prélèvement de l'espèce et déplacement de cette espèce après l'autorisation comme je vous l'ai cité lors du précédent exemple. Donc, il y a un déplacement de ces espèces sur des secteurs tout à côté de la ville.

Les mesures de compensation : nous avons trois types de mesures de compensation, une qui est la préservation de prairies salées aux abords du projet par une convention de gestion avec chaque exploitant, convention de gestion qui sera aussi gérée par le conservatoire des sites lorrains, organisme compétent en la matière pour gérer cela et un arrêté sera mis en place en collaboration avec la DIREN. La seconde mesure de compensation, c'est une mesure plus d'expérimentation. Donc, c'est un essai de travaux de restauration et de recréation de prairies salées par un essai de déplacement dans un secteur qui est attendant aux emprises de la LGV et complémentaire pour ces deux drainages qui permet de récupérer dix arbres de prairie salée. La troisième mesure, c'est la préservation de prairies salées par un champ dans la zone de Natura 2000, bien plus au nord de la LGV et rétrocession de ce site au conservatoire des sites lorrains pour une gestion. Donc, en complément et de manière globale sur notre projet de LGV Est, je voulais vous préciser que ce projet traversait deux parcs régionaux, que les chartes de ces parcs ont été renouvelées avec la présence de la LGV. Nous traversons 7 sites Natura 2000 qui n'étaient pas encore proposés lors du plan voté après le début du projet, que des études de type incidence ont été menées sur ces projets-là pour définir précisément les impacts que nous allons avoir et les mesures qu'il était possible de mettre en place sur ces sites car il faut bien noter qu'un site Natura 2000 n'empêche pas la création d'un projet, mais l'autorise à condition qu'on mette en place des mesures particulières. Il y a une participation au comité de pilotage pour ces sites Natura 2000. Ensuite, des espèces protégées font l'objet aussi de mesures particulières qui ont été définies avec les partenaires locaux.

Pour conclure l'exposé qui a été très rapide, les principes qui ont été illustrés dans les deux exemples que je vous ai présentés, ce sont les principes de base pour une prise en compte efficace de l'environnement dans le cadre d'un projet. Il y a tout d'abord l'anticipation, donc faire des études le plus en amont possible et les rendre de plus en plus détaillées au fur et à mesure que l'on affine le projet et la concertation surtout avec les personnes compétentes, donc les scientifiques qui ont la connaissance scientifique forcément et les acteurs du terrain qui ont la connaissance du contexte local. Ceci permet de trouver des solutions adaptées comme cela est question dans notre projet : solutions qui seraient suivies dans le cadre du bilan de la LGV Est européenne pour être un retour d'expérience dans le prochain projet.

Patrick WOLF

Merci. Des réactions ? Monsieur ?

Louis ROBIN, Marina Unit

Monsieur Robin. Je suis très impressionné par toutes les précautions que vous prenez pour l'espèce animale. C'est très bien. Mais j'aimerais bien que vous souciez quand même un petit peu de l'espèce humaine ; et ça, c'est pour la partie entre Antibes et Nice. On va nous mettre une troisième

voie, en surface, sans se soucier de tous les inconvénients qu'on va trouver avec cette troisième voie en surface où vous faites passer quand même une partie de la LGV. Alors, je trouve que c'est inadmissible de ne pas penser à des centaines de milliers de gens qui sont sur cette partie de parcours.

Didier COROT

Excusez-moi de vous répondre directement. Cette question, évidemment, est traitée par ailleurs dans pas mal de commissions qui sont prévues, de réunions thématiques ou d'auditions, de commissions pédagogiques. Aujourd'hui, on n'a pas exclu l'Homme, mais on a dit qu'on ne pouvait pas faire en une seule réunion thématique tous les thèmes d'un environnement humain et naturel. Donc, aujourd'hui, c'est un environnement naturel. A Toulon, vous aurez donc l'environnement humain et cela montre les configurations avec d'autres espèces. Nous vous présenterons donc les mesures prises en rapport avec les questions que vous posez aujourd'hui.

Louis ROBIN

Ce qui est dommage, c'est que vous allez traiter ce problème à Toulon alors que, malheureusement, les gens entre Antibes et Nice sont touchés pour des centaines de milliers de gens.

Applaudissements

Didier COROT

Il y a des réunions à Antibes, à Grasse et à Cagnes. Il y aura des gens à Cagnes et donc, nous avons une trentaine de réunions de prévues. On ne peut pas faire pour chaque réunion moins de thèmes. Donc, on a été obligé de répartir de Marseille à Nice. Si vous regardez bien le calendrier qui est prévu, vous verrez que c'est vraiment un calendrier qui est pareil, qui regroupe l'ensemble de la région avec le plus possible de regroupements sur les différents thèmes.

Patrick WOLF

Ce sont des réunions thématiques, d'autant plus que sur les questions qui touchent aux hommes et aux femmes, seules les questions de bruit seront abordées tout à l'heure, du côté des maîtres d'ouvrage et avec les experts de la sécurité. On parle ici des milieux naturels. Sur les milieux naturels, c'est vrai, ce soir, nous avons exclu la question des zones humanisées comme on l'a dit. Je vais donner la parole juste à Michel Gallezot rapidement.

Michel GALLEZOT (interpellateur)

Dans le thème de l'exposé, le maître-mot, c'était « *concertation* ». Donc, nous avons contacté une association confrontée à la LGV-Est. Là, qu'est-ce qu'on apprend ? Problème de concertation. On nous transmet plusieurs lettres, notamment une lettre adressée au Préfet en 2000 par le Président de cette association qui dénonce des problèmes de concertation, de coordination en matière d'environnement, une deuxième lettre en 2002 qui effectivement dénonce les mêmes choses et

surtout l'absence de prise en considération des propositions de cette association. Aujourd'hui, cette association n'a toujours pas de réponse à ces propositions.

Sandrine RABASEDA

Pour répondre à votre question sur Meuse-Nature-Environnement, nous reconnaissons que nous les avons associés au projet au même titre que les autres associations ; de nombreuses réunions ont eu lieu par l'intermédiaire aussi du Parc de Lorraine. Il faut savoir que c'est le secteur concerné par la base nature/environnement qu'on traverse de part et d'autre du Parc de Lorraine, que de nombreuses fois, les acteurs des réunions publiques n'ont pas été forcément présents à toutes les réunions et que toutes études étaient disponibles chez le maître d'ouvrage et au Parc régional de Lorraine. Donc, à partir de là, la concertation a été faite. Nous les avons reçus, nous les avons entendus et le projet s'est fait sur tout ce secteur-là avec un partenaire qui était le partenaire d'entrée, le Parc de Lorraine. A ma connaissance, le Parc de Lorraine est satisfait du projet que nous avons conçu avec eux et avec les associations qui étaient présentes lors des réunions.

Olivier KLEIN

Je m'excuse de perturber le déroulement. J'aimerais bien que quelqu'un réponde à une autre question sur le TGV Méditerranée. Qu'en est-il ? Je suis naïf dans cette histoire, mais j'ai quand même appris une chose puisque j'ai appris que la protection de l'environnement était une affaire de politiques. C'est ce que vous m'avez répondu. Donc, ces mesures de protection qu'on nous a énoncées tout à l'heure, comment ont-elles été négociées ? Est-ce que c'est RFF qui les a prises de lui-même ou la SNCF à l'époque ? Est-ce que c'est à l'issue de concertations ? Est-ce que c'est à l'issue de demandes, voire de protestations d'un certain nombre d'associations ? Comment ça s'est passé, pas en détail, mais en quelques éléments de contexte ?

Bernard GYSSELS

En ce qui concerne le TGV Méditerranée, si je prends le thème des conditions acoustiques qui est très important, tout ceci s'est fait en concertation avec les communes, avec les trains et il y a eu énormément de réunions, notamment en mairie, au cours desquelles le maître d'ouvrage –la SNCF, puis RFF– a présenté les dispositions qu'il comptait prendre. Tout à l'heure, dans l'exposé de Stéphane Pradon, on vous a montré les secteurs où il y avait la présence d'écrans phoniques, soit en butte de terre, soit en béton, le deuxième type de protection qui doit être réalisé. Tous ces éléments-là ont été faits en concertation sous l'égide des maires, en réunion où chacun intervenait. Le maître d'ouvrage expliquait pourquoi il allait mettre en place un système. On a même beaucoup modifié les protections.

Frédéric ETHEVE, écologue (interpellateur)

Une toute petite précision : je ne veux pas vous laisser dire au public que la Directive Habitat et Natura 2000 consistent simplement à faire n'importe quoi avec des mesures compensatoires.

Applaudissements de l'assemblée

Cela voudrait dire que si on peut tout payer, finalement, on peut faire n'importe quoi. Natura 2000, dans l'étude d'incidences, il est dit que dans la première phase, on doit évaluer, habitat par habitat, s'il y a un effet notable. C'est le mot exact utilisé et il est évalué sur chacun des habitats. Ensuite, il y a d'autres phases et il peut se faire très souvent, si l'effet est vraiment notable, il n'y aura pas de projet. Donc, je voulais simplement corriger parce que ça fait deux fois qu'on le dit.

Jean-Paul CHARBONNIAUD, Cagnes-sur-Mer

C'est pour revenir sur la question de l'acoustique et de protection parce qu'à Cagnes-sur-Mer, vous avez participé objectivement à définir une protection acoustique entre ESCOTA et vous-même. ESCOTA l'a réalisée. Mais vous, vous ne l'avez toujours pas réalisée.

Patrick WOLF

Monsieur, ça nous fait une transition pour aborder la question de l'acoustique. En revanche, avant, je voudrais que vous répondiez à l'interpellation de Monsieur Ethève sur votre interprétation de la directive.

Sandrine RABASEDA

Sur la Directive Habitat ? Je ne crois pas m'être exprimée comme ça. J'ai simplement voulu dire que la Directive Habitat n'interdisait pas tout projet dans les sites, mais pouvait permettre la création de deux projets si le projet démontrait qu'il ne remettait pas en cause l'intégrité globale du site. Donc, en fait, c'était ce que je voulais dire. C'est que ça n'interdisait pas le passage dans le site.

Patrick WOLF

D'accord. Nous prenons acte de cette précision et de cette révision.

Michel CROC

Ce que je veux dire, c'est que le financement de la question de la troisième voie a été mis en place au mois de novembre dernier.

De la salle

Non, il y a quinze ans.

Jean-Paul CHARBONNIAUD

C'est en gare de Cagnes-sur-Mer. Il y a des litiges entre ESCOTA et la SNCF ; il a fallu dix ans pour arriver à une participation commune. ESCOTA a réalisé ses écrans ; vous nous aviez dit à l'époque que vous réaliseriez cela au moment de la troisième voie. C'est tout.

Michel CROC

Monsieur, c'est bien ce que je dis. C'est que les crédits que nous venons d'avoir pour la troisième voie, pour le moment, nous commençons à les utiliser et nous commençons par faire les acquisitions foncières et après, nous passerons aux travaux dont les travaux de protection acoustique.

Monsieur KABOUCHE, LPO

Bonjour. Monsieur Kabouche, de la LPO. Juste un point : dans le cadre des travaux, pour la Durance, combien d'hectares sont concernés ? Les mesures compensatoires sont-elles suffisantes? La deuxième chose, c'est par rapport à Natura 2000. Autant cela a été intégré dans le secteur TGV-Est, au niveau du TGV...si on regarde la courbe où passe le TGV... On se retrouvera pour en discuter. Imaginez que dans le futur projet, si retour d'expérience il y a, on ne pourra pas intervenir de la même façon sur les secteurs qui seront concernés. » .

Stéphane PRADON

Je vous réponds sur le premier projet et puis Fabrice vous répondra sur la Durance. Les deux projets qui ont été exposés ont été élaborés et ont été déclarés d'utilité publique à une époque où Natura 2000 n'existait pas. Donc, bien évidemment, à l'époque, si les sites Natura 2000 avaient existé, le projet, peut-être, se serait fait différemment et une évaluation des incidences aurait été faite au moment de la déclaration d'utilité publique. Donc, on a simplement voulu illustrer, notamment sur la LGV-Est le fait que bien que les sites Natura 2000 aient été déclarés après la déclaration d'utilité publique, le maître d'ouvrage l'a quand même pris en compte. C'est vrai qu'à ce moment-là, on parle plus de mesures compensatoires. Dans le cas de la LGV PACA, ce sera un petit peu différent dans la mesure où il y aura une évaluation des incidences avec un cadre qui est bien réglementé comme le disait Monsieur, où il faudra montrer si les effets escomptés sont notables ou pas notables.

Guy CLAVERIE, SNCF

Sur les surfaces de compensation, nous avons fait à peu près 120 hectares de milieu naturel et nous avons repris 200 hectares de sites de compensation entre les différents départements, avec énormément de sites en Durance.

Patrick WOLF

Bien. On passe au sujet sur l'eau.

Joëlle FAGUER, habitante de Grasse

Même si on va traiter du problème de l'impact sur les gens, là on vient d'avoir une étude sur l'impact sur le milieu naturel de la disparition de la population de certaines espèces. Mais est-ce qu'on mesure l'impact sur le milieu naturel de l'accroissement considérable de l'introduction d'une espèce particulière, tient-on compte de la croissance démographique ?

(Applaudissements de la salle)

Patrick WOLF

On prend note.

Olivier KLEIN

Je ne vais sans doute pas répondre à votre question, sauf pour indiquer que cette question-là est aussi abordée à travers les questions de maîtrise foncière et de maîtrise de l'urbanisme dans une réunion qui a eu lieu à Draguignan le 12 avril.

Un responsable de RFF

Parallèlement au bilan environnemental, il y a également les bilans socio-économiques qui sont réalisés dans le cadre de la LOTI. Effectivement, il y a un lien qui dit qu'on peut le faire entre l'évolution dédiée à un ouvrage et l'évolution de l'environnement.

Olivier KLEIN

LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs.

Patrick WOLF

Je ne suis pas actuellement sûr qu'on n'ait pris la peine d'expliquer ce qu'est Natura 2000. Je ne suis pas absolument sûr que tout le monde maîtrise bien ces termes-là. Monsieur, ce sera la dernière question.

Jérôme PICALET

Je voudrais revenir sur l'incidence qu'aurait l'abandon du projet LGV sur la production et l'asphyxie des réseaux. Je trouve que c'est tout à fait absurde de dire cela alors que le but affiché est d'attirer dans le département 2 ou 3 ou 4 millions de personnes supplémentaires qui sortiront de la gare en voiture. Les réseaux seront d'autant plus asphyxiés et la pollution en sera extraordinairement exacerbée. Il faut rappeler que nous avons été, selon un rapport l'an dernier, classés devant le Var et les Bouches-du-Rhône comme la première région polluée européenne devant Athènes. La proposition de mettre les camions et les containers sur les rails ne tient pas car les tunnels ne sont pas au gabarit. Deuxièmement, et ça, c'est quelque chose d'invérifiable – la SNCF étant le premier transporteur routier de France avec la SERNAM (*inaudible*).

Applaudissements.

Olivier KLEIN

Je souhaite apporter une précision. Nous avons le 14 avril à Saint-Raphaël –à Draguignan, c'est le 12 avril– une réunion sur la thématique des transports de marchandises.

Patrick WOLF

On passe donc à notre thème qui est le dernier thème, qui est celui de Jean-Marc Abramovitch sur les nuisances sonores, diurnes et nocturnes. Pascal Fodiman apportera le point de vue de la SNCF sur le bruit, en particulier du matériel roulant. Je vous propose de passer à ces deux interventions. Ensuite, on débattrà.

Prise en compte des nuisances sonores, diurnes et nocturnes

Jean-Marc ABRAMOWITCH, expert acoustique, Scétauroute

Merci. Ce que je présente, c'est la preuve qu'on parle un petit peu du milieu humain. On va de bruits, on va parler d'acoustique. On va parler de l'humain. Je voudrais commencer par répondre à Madame. Le niveau que vous annoncez est physiquement impossible. Ce sont des niveaux que vous pouvez mesurer au passage d'un TGV, à peu près entre 80 et 90 mètres hors de la voie. Comme le dit mon voisin, il y a des définitions un peu particulières des niveaux maximum, mais de toute façon, ce n'est certainement pas 400 mètres. Il y a une erreur quelque part, soit sur 400 mètres, soit sur le chiffre. Dans l'Observatoire de politique environnementale du TGV Méditerranée, il y a toute une campagne qui a été effectuée, qui devrait vous rassurer à ce niveau-là.

Donc, je vais parler très brièvement -dans le temps imparti, c'est difficile de rentrer dans les détails-. des grands principes des études acoustiques ou du moins de la prestation acoustique qu'on nous demande en amont de ces études. Traditionnellement, l'acousticien intervient relativement tard, une fois que les tracés sont un peu figés et il intervient en calculant des niveaux de bruit et en dimensionnant des protections au cas où les niveaux seraient trop importants. Aujourd'hui, RFF nous demande d'intervenir extrêmement en amont, de poser les principes de base, les principes fondamentaux, qui serviront à gérer. Le bruit n'est évidemment pas le seul critère. Il sera pris pour choisir un tracé. Il sera pris en amont le plus tôt possible.

Ceci dit, le bruit d'une ligne LGV, du moins le bruit des circulations sur la ligne, est un bruit qui est encadré dans la réglementation. RFF ne peut pas faire ce qu'il veut avec le bruit qui est émis par les circulations. Il existe –vous le savez certainement– une loi-cadre du 31 décembre 1992, dite loi Ségolène Royal, qui encadre tout ce qui est bruit dans notre société, depuis les bruits des voitures jusqu'au bruit des transports. Comme son nom l'indique, c'est une loi-cadre. Donc, on met des décrets, des arrêtés qui gèrent les secteurs qui nous intéressent. Vous voyez ici que l'arrêté ferroviaire est sorti relativement tard par rapport à la loi. Il est sorti en 1999 ; la LGV PACA lui obéira. Comment est-ce que fonctionne la réglementation sur le bruit ? Il nous est dit : « *Vous allez d'abord qualifier les niveaux actuels, les niveaux initiaux. Vous direz où il y a du bruit, où il n'y en a pas, et pour dire cela, vous commencez par une campagne de mesures* ». Ce sera la première démarche de règlements de mesures qui sera –j'imagine– la plus vaste possible. Cela dépendra de la volonté de la RFF, mais on ne voit pas pourquoi ils s'arrêteraient sur ce genre de choses. Donc, il y a une campagne de mesures sur l'ensemble des tracés qui fixera les niveaux actuels, aujourd'hui.

Je vais quand même parler tout de suite de niveaux. On va rentrer dans la technique. Si vous avez des questions précises à poser en termes de technique, on y reviendra dans la discussion qui suivra. Pour l'instant, on va passer à des thèmes un peu généraux. Une fois qu'on aura qualifié les zones - en disant si elle est calme ou pas, si elle est silencieuse ou si elle est bruyante- on pourra déterminer, avec les nombres qui sont indiqués là sur l'écran, les niveaux en façade que l'on ne peut pas dépasser lorsque la ligne sera ouverte. Les niveaux que vous avez là sont des niveaux en moyenne énergétique. C'est l'ensemble du bruit sur la journée, qui ne peut pas dépasser ces niveaux-là. Vous pouvez voir deux choses : il y a un bruit, un niveau, un seuil du moins pour le jour, un seuil pour la nuit et que ce niveau sont bien en fonction de l'état préalable de la zone. Si vous avez un petit peu de connaissances en la matière, vous pouvez constater également que ces niveaux sont exactement les mêmes que les niveaux routiers. On a beaucoup parlé d'un modèle ferroviaire, comme quoi les trains à grande vitesse étaient sympathiques et que donc, les gens supportaient plus de bruit avec eux. Donc, la réglementation est telle que les niveaux pour les bruits ferroviaires sont les mêmes que pour les bruits routiers.

In fine, c'est la dernière ligne en bas, il n'y aura aucune habitation ou aucune façade d'habitation qui dépassera les niveaux qui sont indiqués ici. Après cela, une fois qu'on a un peu parlé de réglementation, quels sont les cas qui peuvent apparaître ? Si vous voulez, encore une fois, compte tenu du fait que le bruit n'est pas le critère majeur -c'est un critère parmi d'autres qui ont été classés comme on vous a expliqué au préalable- et donc peuvent se trouver dans au moins deux grandes situations : soit on passe dans un site qui est déjà bruyant, soit on passe dans un site calme. Passer dans un site bruyant, ce n'est pas un inconvénient. Cela peut être un avantage. Monsieur nous parlait tout à l'heure de la troisième voie, entre Cagnes et Nice. Les écrans qui ont été dimensionnés sur la troisième voie sont des écrans qui protègent non seulement la troisième voie, mais qui protègent également du bruit des trains qui passent sur les autres voies.

L'avantage d'être dans un milieu bruyant est que l'infrastructure est déjà existante et que l'on peut en même temps traiter le bruit des autres voies. Je ne suis pas en train de vous dire que, pour l'instant, la LGV PACA va arriver et que vous n'aurez plus de bruit dans la zone urbaine. Evidemment, ce n'est pas ce que je vous dis. Il y a un vrai avantage à pouvoir se coller à une infrastructure bruyante existante. Bien évidemment, si nous passons le long d'une infrastructure bruyante, on économise des zones calmes. Les zones calmes, c'est probablement un plus de la réflexion que nous mettons dans notre raisonnement acoustique. La zone calme, la zone tranquille, c'est un terme, un concept que vous trouverez de plus en plus dans la littérature environnementale acoustique. Il n'y a pas de raison d'aller fragmenter des espaces silencieux qui sont des espaces de repos et qui sont des espaces un peu de reconstruction du citadin.

Pour RFF, sur les 8 hectares, nous avons essayé de repérer toutes les zones qui étaient déjà bruyantes et puis, *a contrario*, toutes les zones qui sont plus calmes. Donc, vous voyez là globalement des zones bruyantes en bleu liées au ferroviaire et les zones bruyantes en rouge liées au routier. On a bien été obligé de prendre des seuils. Vous voyez un peu où se situent les enjeux en matière de préservation de zones calmes...

De la salle

Chez nous, c'est calme.

De la salle

C'est très calme.

Jean-Marc ABRAMOWITCH

Encore une fois le bruit est un critère parmi d'autres. Les niveaux sonores sont des critères comme les autres. Je ne dis pas que le bruit sera le critère déterminant. En tout cas, ici on a fourni un outil qui nous permet de savoir qu'il y a encore une fois des enjeux importants en matière de bruit.

In fine, si nous passons dans les zones calmes, *a contrario*, on évite les zones urbaines ; ce n'est pas un problème de sympathie, c'est le complément de la réflexion que je viens de faire. Enfin ! Le bruit, nous savons le calculer et nous savons le calculer assez finement. En fait, aujourd'hui, notre seul frein, c'est le temps de calcul donné par les outils de calcul. Mais nonobstant ces temps de calcul, on sait réellement affiner les résultats des niveaux de bruit et vous aurez donc dans l'enquête, vos maisons, vos passages et avec, pour chaque étage, des niveaux de bruit. Nous, avec ces outils de calcul, nous allons essayer de faire une série de réflexion qui sont celles qui sont là. En matière de tracé, bien évidemment –cela, ce n'est pas du calcul– on va essayer d'éviter au maximum les zones bâties. Eviter les zones bâties veut simplement dire qu'on n'ait pas d'impact acoustique sur les zones bâties. Donc effectivement, c'est une des problématiques : passer dans des zones calmes. Travailler sur le profil en long, cela revient un peu à la problématique de ce monsieur là-haut, c'est-à-dire de l'utilisation des tunnels. Effectivement, nous, en termes d'acoustique, nous ne réfléchissons pas tellement en termes de tunnels. Mais nous avons bien enfoncé les profils en long, nous mettre légèrement en dessous du terrain naturel parce que cela nous offre des réductions sonores très importantes.

Évidemment, nous travaillons sur les protections complémentaires, les écrans, je n'y reviendrai pas et *in fine*, nous travaillerons sur les sorties de tunnel. Les habitants de Nice connaissent bien les problèmes. Donc, une fois que c'est fait, c'est difficile à rattraper. Là, il y aura une réflexion en amont. Vous avez bien entendu qu'il y aurait entre 40 et 80 kilomètres de tunnel. Donc, l'ensemble des bouches de tunnel sera traitée.

Juste un mot sur les vibrations, puisque Monsieur veut que nous en parlions: Monsieur, vous savez qu'il n'y a pas de seuil réglementaire en matière de vibrations. Aujourd'hui, le rédacteur réglementaire estime qu'il n'y a pas de tactique, qu'il n'est pas possible de fournir des valeurs. Nous avons proposé de retenir comme seuil, non pas les seuils de vibrations qui fragilisent les bâtiments, mais les seuils de perception. Tous les Parisiens savent bien que quand le métro passe sous l'habitat, sous la maison, les oreilles, ça se pince et pourtant les bâtiments tiennent toujours le coup. Donc, c'est ce seuil-là dont nous parlons. C'est le seuil de perception par l'homme des vibrations.

On sait un certain nombre de choses qui sont les critères. Si les sols sont relativement hauts, au-delà de 30 mètres, les seuils de perception, vous n'en aurez plus. Si les sols sont extrêmement durs, vous avez 80 mètres et cela s'arrêtera également, mais jusqu'à 80 mètres. Au-delà de 80 mètres, vous ne pouvez pas percevoir de vibrations liées au passage d'un TGV, j'entends bien. De toute façon, une fois que la voie est installée, s'il y a un problème de vibration, c'est extrêmement difficile à rattraper. Donc, il a été dit –ça a été écrit ici– qu'il y aura donc des moyens, et que ce sont des moyens de désolidarisation. A chaque fois qu'il y aura un doute, il y aura traitement des voies pour éviter les problèmes de vibration.

Pascal FODIMAN, Direction Déléguée du Développement Durable de la SNCF

Je ne voudrais pas prendre de temps. Surtout, c'est le bruit qui m'intéresse ici. J'avais bien compris que l'étude des nuisances sonores, dans un projet tel que celui-là, par le biais de la loi, est du domaine de responsabilité du maître d'ouvrage et du maître d'infrastructure. Mais en tant que SNCF, je me sens un des pollueurs-nés en matière de nuisance sonore et un créateur d'énergie sonores.

Le mieux sera que je réponde à des questions s'il y en a qui traitent précisément du thème du bruit à la source, qui est l'objet principal du domaine de la SNCF. Notre objectif à nous, c'est de réduire le bruit en lui-même. Après, on peut mettre des protections, beaucoup ou pas beaucoup. Si le train, à l'origine, passe en faisant du bruit, c'est notre créneau. Alors, je voulais vous faire un peu l'état des lieux des progrès qu'on avait réalisés. Alors, je vais employer une formule lapidaire. Cela va faire peut-être bondir certains. On a moins dix décibels en dix ans, en pensant aux premières générations de TGV.

Je voulais aussi signaler qu'il existe une réglementation européenne, qui limite le bruit sur les trains à grande vitesse en 2003, qui régleme le bruit émis par le matériel roulant lors de leur homologation. C'est récent, il y a des niveaux de seuils sonores que bien entendu -je voulais le préciser ici- la SNCF respecte et s'engage bien évidemment à respecter en fonction de l'évolution de cette réglementation. Cette réglementation va évoluer très fortement, puisque dans le domaine de la recherche, le Conseil européen sur la recherche dans le domaine économique ferroviaire s'occupe d'un certain nombre de choses dans le domaine du bruit. Il envisage à l'horizon 2020 – c'est le seul chiffre que je vais vous donner aujourd'hui – une réduction du niveau d'énergie sonore émis par les trains à 83 décibels, à 25. Que ceux qui connaissent réagissent sur ce chiffre s'ils le souhaitent ! S'il y a des questions, je les prendrais. Voilà, je vous remercie.

Patrick WOLF

Y a-t-il des questions ? Monsieur.

Monsieur ASCHIERI, Maire de Mouans-Sartoux

Le bruit, c'est quand même la nuisance la plus perceptible – on peut dire – par la population et on peut distinguer en général les thèmes uniquement du bruit. Grande surprise, lorsqu'on a des rails neufs, le bruit est même dangereux parce qu'il est totalement silencieux. En France, si un train passe sans faire de bruit, on traverse quand même pas très loin des prés et lorsqu'il entre en pleine campagne et que l'on ne trouve pas de barrière, on a peur que ça ne se fasse pas. Par contre, sur le TGV, le bruit, c'est un bruit qui est un vrai coup de canon. Ce que je mets en avant, c'est que nous, on est informé de la donne. On ne peut pas admettre aujourd'hui qu'un train soit si bruyant. On doit prendre vraiment en compte les problèmes des nuisances. Pour aller de telle ville à telle ville, on rend la vie impossible pour toutes les régions. Pour la ligne du TGV, on est quand même très inquiet pour ceux qui seront proches de cet ouvrage.

Monsieur FODIMAN

Je ne peux pas ne pas être d'accord avec ce que dit Monsieur. Pour les sites à 15-20 ans, je pense que l'on peut avoir des gains. Je crois avoir répondu partiellement au moins. Actuellement, le TGV va à 300 kilomètres à l'heure. C'est 90 décibels A. Je ne suis pas devin. Je ne peux pas vous dire quel sera le bruit du TGV en 2005. En revanche, les objectifs de recherches qui sont décidés au niveau européen, par exemple, sont quand même raisonnables. On parle de 83 décibels A, dans les mêmes conditions, en moyenne. Donc, cela représente quand même une réduction réduction sensible de 10 fois l'énergie sonore pour nous, dans les mêmes conditions.

Patrick WOLF

Monsieur Etienne Hannecart, interpellateur, veut intervenir. Je vais lui demander d'avancer. Pendant qu'il s'installe, on va peut-être passer la parole.

Etienne HANNECART, Vice-Président de l'UDVN 84 (interpellateur)

Je suis Président d'une association environnementale. Je pense que c'est intéressant pour vous parce que nous avons une certaine expérience –pas toujours très heureuse– sur le bruit du TGV. En fait, je vais essayer de vous décliner une petite méthodologie de façon à bien définir vos projets. La première question à se poser, c'est que, puisque nous sommes sur la Durance, je sais qu'il y a 19 sous-projets. Sur la Durance, on intégrera tous les TGV supplémentaires quels qu'ils soient. Donc, ces sites vont subir une agression assez remarquable. C'est une remarque qui me semble très importante.

Le deuxième point, la question à se poser est de savoir s'il appartient ou non à une structure multimodale. On en parle beaucoup. C'est très moderne. Mais du point de vue de la nuisance, on a une multimodalité très importante aussi. En effet, c'est très difficile. Vous ne vous êtes pas fait une obsession sur le village en question et vous allez reconnaître beaucoup les situations présentes chez vous. Vous allez voir. Voilà Caumont-sur-Durance. Le premier point, c'est évidemment une question de village, une partie des habitants qui n'est pas protégée par l'autoroute en question. D'après l'échelle, l'autoroute se trouve à un kilomètre, deux kilomètres du village. D'un point de vue statistique, nous avons affaire à la Durance. C'est dur. Deuxième point dans la multimodalité : « *Est-ce que j'ai d'autres modes ?* » Oui, nous avons une route qui est dessinée en rouge. C'est une départementale.

Malheureusement, c'est la départementale qui rejoint l'autoroute. C'est une départementale très fréquentée qui va passer d'ici trois ou quatre ans à quatre voies sans protection acoustique. Donc, oui, cette départementale s'ajoute bien entendu à l'autoroute. Ensuite, nous avons droit au TGV. Le voici. L'ennui, c'est que ce TGV se trouve sur un remblai, un remblai qui a une dizaine de mètres de haut au débouché d'un tunnel. Voilà la fin du tunnel. Il y a lieu, comme il l'a bien dit, de le protéger. Regardez : c'est à dix mètres de haut. Cela protège. Cela se poursuit plus loin et cela se poursuit comme ça pendant 3 kilomètres, à une dizaine de mètres de hauteur, sans aucune protection acoustique. C'est une erreur d'ingénierie majeure. J'ai du mal à le qualifier tout en restant poli. Je travaille dans une industrie multinationale, nous avons le bras long. On est assez puissant. J'ai pas mal d'amis ingénieurs. S'il y avait mis dès le départ un mur de protection acoustique, le surcoût aurait été de 1 %.

Généralement, ces messieurs réduisent le bruit en utilisant un logiciel qui réduit amplement son temps, le logiciel MITHRA. Alors, ma question précise est de savoir si la multimodalité était prise en compte dans ce logiciel. Ensuite, puisque cela faisait du bruit, nous nous sommes lancés dans une étude d'impacts socio-acoustiques. En fait, nous avons utilisé des technologies marketing. Ce n'est pas très difficile à faire. Ce sont des statistiques accessibles à tout un chacun. Donc, on a interviewé les gens et voilà les réponses. Cela, c'est la réponse socio-acoustique. Donc, ce ne sont plus les décibels A. On peut d'ailleurs engager un débat si vous le désirez, sur la qualité de son, les courbes, les fameuses courbes A, et le fait qu'on ne parviendra jamais à obtenir une corrélation saine entre n'importe quoi mesuré en décibels A et les réponses socio-acoustiques c'est-à-dire vos oreilles. Nous, on a nos deux oreilles, un cerveau. Ce que je vois, en fait, quand on s'éloigne des fréquences de la ligne TGV, les zones sont de moins en moins bruyantes. C'est normal. Mais les gens jugent justement sur les premiers 500 mètres le bruit comme étant très bruyant. Cela leur arrive. La zone suivante, c'est la zone 500 à 1 000 mètres bruyante. Cela permet de chercher la zone bleue. Je vous passe les détails. C'est évidemment la zone non bruyante. Le TGV ne les dérange pas.

Ce qui est important, c'est que, en fait, le bruit du TGV est jugé statistiquement par les gens comme entre bruyant et très bruyant jusqu'à un kilomètre des voies. Mais à plus ou moins un kilomètre des voies, ce sera jugé statistiquement comme bruyant et très bruyant, sauf bien entendu obstacles particuliers. Si vous êtes derrière un immeuble de 10 étages, vous n'entendez rien. Cela va de soi.

Le nombre de personnes concernées –espèces particulières et espèces bien protégées, comme le disait Madame– est dans la zone rouge : 1 200. Dans la zone orange, il y en a 253, plus les parties de village non recensées, mais effectives. Donc, on a environ 2 000 personnes qui sont gênées par le passage du TGV actuellement et le jugent bruyant puisqu'on l'a doublé. On a doublé donc la fréquence. Il y a donc les recommandations. Les sites doivent être repérés, c'est ce que je vous disais, et je vous conseille de faire mesurer, soit par des associations, soit par les mairies, actuellement, les niveaux de bruit que vous subissez de façon à pouvoir apprécier après, lorsque le TGV passera, la différence entre les mesures. Comme cela, étant donné le travail des ingénieurs à RFF, au moins vous pourrez protester efficacement, et on ne vous dira pas que ce n'est pas vrai.

D'un autre côté -je terminerai par là- il est extrêmement difficile, une fois que les voies sont construites, d'obtenir une concertation. Donc, je propose que le maître d'œuvre constitue dès le départ –c'est une proposition– un fonds de réparation des problèmes acoustiques géré par un organisme indépendant, pas par lui, juge et partie, mais par un organisme indépendant. Il en existe d'excellents en France. Cela représenterait 3 % du coût total des travaux. C'est normal. Lorsque vous construisez une maison, vous trouvez normal d'ajouter 3 %.

Applaudissements.

Jean-Marc ABRAMOWITCH

Je vais répondre un tout petit peu dans le désordre. Excusez-moi, mais j'ai essayé de prendre des notes de l'intervention. Je vous donne une réponse qui est plus réglementaire qu'acoustique. Tous les points qui ont été exprimés par Monsieur sont des points qui ont leurs réponses dans la réglementation française. Il est impensable que RFF contredise la législation française. Dans la réglementation française, on trouve les réponses à vos questions. Réglementairement, le maître d'ouvrage –et s'il s'agit d'une départementale, la compétence revient au Conseil général- est obligé de faire une étude acoustique et vous aurez sur cette départementale les éléments acoustiques qui

vont avec. L'arrêté est sorti. Sinon, vous traînez le Conseil général devant un tribunal administratif. Ils apprécieront. Ne vous inquiétez pas. Cela ne se passera pas parce que, bien évidemment, ils appliqueront comme RFF la réglementation.

Deuxième chose : vous avez montré des photos intéressantes. La réglementation ne concerne que des zones en façade et des zones habitées. Nous sommes effectivement dans le milieu urbain et la réglementation ne concerne pas le milieu naturel ; là, les réglementations ne concernent pas les tortues, les visons d'Europe, mais les bipèdes comme vous et moi. Sur le multisource, effectivement, il y a bien une subtilité-là. Vous n'avez pas tort de mettre le doigt sur quelque chose qui n'est pas très plaisant parce que dans la réglementation, il est bien dit que les maîtres d'ouvrages s'occupent de leurs infrastructures. Et cela est bien précisé. Le maître d'ouvrage s'occupe de son infrastructure et la seule façon dont il pourra prendre conscience du bruit des autres infrastructures, ce sera par une campagne de mesure de bruit préalable. Vous avez X circulaires qui vous disent, notamment la circulaire du 17 décembre 1999 des directions des routes et des transports terrestres, qu'il serait totalement aberrant qu'un maître d'ouvrage ne tienne pas compte des infrastructures préexistantes dans un site ; elle encourage donc les maîtres d'ouvrage à s'entendre, comme c'est le cas effectivement sur la troisième voie et la mise en place des écrans de protection avec RFF. Dans une vie antérieure –oui j'ai eu une vie antérieure avant de conseiller RFF- j'ai participé pour beaucoup à la mise en place de MITHRA. J'en ai l'orgueil et la prétention. Vous pouvez parfaitement traiter de multisources. MITHRA est un outil qui vous donnera un résultat, vous verrez bien. Si vous voulez faire du multisources, vous n'avez aucune raison de ne pas le faire. La contradiction, c'est la réglementation qui dit que les maîtres d'ouvrage s'occupent de leur infrastructure et parallèlement, des circulaires disent qu'il serait aberrant de ne pas tenir compte des infrastructures préexistantes.

Patrick WOLF

Monsieur, on conclut.

Jean-Marc ABRAMOWITCH

D'accord. Pour le changement d'indices, nous sommes tout à fait d'accord. Le DBA n'est pas parfaitement représentatif. Ceci dit, si vous changez, vous avez certainement remarqué que quand on est passé du franc à l'euro, globalement, le prix de la baguette n'a pas changé.

Protestations de l'assemblée.

C'est toujours le même. Donc, on peut changer les unités, que ce soit du DBA (décibel A), du DBD ou du DBC, cela ne changera rien. Vous savez sûrement que les avions se mesurent avec d'autres unités. Je ne pense pas que cela change le chemin de l'aéroport pour autant.

Patrick WOLF

On termine rapidement ce débat, on est très en retard. Je comprends que beaucoup de gens ont envie que leurs maîtres d'ouvrage leur répondent. Vous pouvez poser ces questions-là par écrit, c'est prévu...

De la salle (*en chœur*)

On n'a pas les réponses.

Patrick WOLF

Cela fait trois heures. 30 secondes, si vous avez quelque chose à dire. Monsieur HANNECART à vous puis le maître d'ouvrage, 30 secondes et vous vous arrêtez sur ce sujet-là.

Etienne HANNECART (interpellateur)

Je n'ai qu'une chose à répondre. Je suis désolé qu'on ne puisse pas débattre un peu plus techniquement et scientifiquement, de choses qui sont importantes. En fait, ces gens-là se protègent, se cachent derrière la loi française du bruit qui est une loi extrêmement laxiste. On peut discuter évidemment, mais cela prendrait trop longtemps.

Patrick WOLF

Je crois que tout le monde a apprécié dans la salle votre intervention. La Commission versera votre contribution au dossier du débat.

Olivier KLEIN

Il me semble quand même que RFF a apporté quelques éléments de réponses. Il a été dit que la concertation, dans ce cas présent, n'a pas fonctionné. Pourquoi ? Est-ce que c'est votre avis ? Pourquoi ?

Michel CROC

« Concertation », cela veut dire : « échange de discussion ». Cela ne veut pas dire forcément faire tout ce qui est demandé. J'ai trente secondes. Je vais dire deux choses. La première, c'est qu'à l'inverse, souvent, on va s'opposer à la dernière proposition, qui est une instance de régulation créée par l'Etat. La deuxième chose, pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, que cela soit à Marseille ou que cela soit à Antibes, Cagnes-sur-Mer ou Nice, dans les zones de TGV -s'il y a une nouvelle voie empruntée- où le TGV entre en ville, il roule à la même vitesse que d'autres trains. Il roule à 120 kilomètres/heure. Il ne roule pas à 200, ni à 250, ni à 300.

Un habitant de Cagnes-sur-Mer

Sur le sujet des vibrations, je vais citer un secteur bien particulier, celui de Cagnes-sur-Mer qui, depuis les années 89, a déjà la troisième voie. Donc, je vais faire très court parce qu'on me le demande. En 1994, un début de vibration est apparu environ à 50-60 mètres dans toutes les constructions en béton. Je me suis limité à cette enquête de façon à ce que vous puissiez avoir des éléments positifs parce que sinon, on pouvait à ce moment-là, lancer beaucoup de discussions. J'ai

là un dossier que je vais vous remettre avec la dernière vibration que j'ai enregistrée hier soir, tout ce dossier dont les mêmes projets sont sans réponse, avec les lettres recommandées.

Ma question est la suivante : « *Le co-proprétaire qui s'est décidé à vendre serait-il mise en cause dans la vente aujourd'hui par un vice caché ?* » Alors là, c'est grave. Je demande, le 26 mai, à Cagnes sur Mer, de commencer à m'apporter un élément. Je suis prêt à faire tout ce que vous voulez. Mais il faut qu'on trouve une solution parce que vous êtes en train de dire. Je sais qu'il n'y a pas de loi. Je suis d'accord. Mais il y a des mesures faites par vos services avant la troisième voie, sur ma demande, pour s'assurer justement qu'avec le fret qui va passer, c'est une question de poids, de longueur et de vitesse de train. Vous êtes dans cette traversée en urbain et il n'y a aucun confinement de prévu. Donc, rien que pour la vitesse, il faut qu'on trouve un accord. Je vous remercie.

Applaudissements de l'assemblée

Olivier KLEIN

Je voudrais simplement préciser que si vous avez un dossier à remettre, il faut aussi le donner à la Commission du débat public. Je vous remercie. On a noté effectivement que vous aviez demandé une réponse à la réunion de Cannes.

Roger CHEVREL, habitant des Bouches-du-Rhône

Je crois qu'on a vu assez clairement ce soir que la concertation, ça ne se fera pas. Monsieur Abramovitch a répondu très clairement. Il a raison parce qu'au bout du compte, la SNCF se retranche –et c'est normal– sur le règlement. Le règlement, c'est l'arrêté du 8 novembre 1999 qui est totalement absurde. Par cet arrêté, l'Etat protège RFF des culpabilités, responsabilités qu'il impose à des citoyens et des entreprises. Un exemple, rapidement : vous êtes dans votre jardin, le samedi, très calme. Vous entendez les bruits des voisins, les bruits de leurs enfants, le bruissement des feuilles d'olivier. Le voisin fait marcher sa moto sans pot d'échappement pendant un quart d'heure. Il a une pointe de bruit émergent. De 10 DB, vous arrivez à 40 DB. Il est coupable. La SNCF, à 400 mètres, fait passer 40 TGV par jour qui, chacun, crée 70 ou 75 DB. La SNCF fait une moyenne entre les 30 secondes du passage du train et le quart d'heure entre deux trains et, bien entendu, décide par une formule magique –que vous ne comprendrez pas sauf si vous avez fait des études de mathématiques supérieures– que le bruit est de 45 DB dans votre jardin. Donc, elle ne doit rien et vous n'avez entendu 40 TGV. Ce décret est scélérat. On n'obtiendra rien en matière de nuisance sonore sans changement de ce décret.

Applaudissements de l'assemblée

Patrick WOLF

La contribution au débat est enregistrée, et restera donc dans la mémoire du débat. Messieurs, très honnêtement, on va avoir encore des interventions d'experts. On va avoir des questions sur ces sujets. Je vous promets de vous donner la parole tout à l'heure. Merci au maître d'ouvrage pour les éléments qu'il a pu apporter et nous allons demander vos impressions. Le problème, c'est le timing.

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

Stéphane HANROT, Cabinet HANROT et RAULT

Je vais être rapide, et essayer d'apporter des précisions. Cette étude –vous l'avez comprise– s'appuie sur les trois *scenarii* parmi ceux envisagés au sens d'une part de leurs tracés et d'autre part aussi parce qu'elle interroge au sein de ces scénarii, les études faites et qui vous ont été présentées dans un premier temps mais aussi les enquêtes faites auprès des communautés urbaines sur le site ; elles nous ont révélé en gros leurs interrogations et leurs stratégies d'aménagement. Mais avant de rentrer dans ces détails, situons simplement notre région PACA en disant qu'elle a effectivement des enjeux. Elle a une valeur qui est reconnue et posée à l'échelle européenne. Il y a parmi cette région des éléments symboliques qui sont des icônes, des espaces de vie, des sites naturels. Par rapport à cela, il y a la ligne LGV qui constitue l'arc méditerranée d'un côté et relie l'ensemble du réseau à la structure verticale, je dirais, qui relie la région au reste de l'Europe.

Le problème est de déterminer comment cette région et son caractère territorial rencontrent cette nouvelle infrastructure. On a identifié trois unités territoriales, unités au sens d'espace qui ont des cohérences propres. Les premières, ce sont les unités urbaines, c'est-à-dire celles qui se fondent sur un noyau villageois urbain qui s'est développé. Vous les voyez en blanc sur la carte et entourées également pour les souligner par ces ronds blancs. Ces unités urbaines ont une histoire, sont enracinées dans un tracé et puis rencontrent, à différentes époques, des événements comme par exemple à Nice, la voie de chemin de fer. Donc, elles sont constituées de contradiction et de cohérence. La deuxième famille : les unités agricoles, c'est-à-dire ces unités qui restent intègres, qui ont une survie. Ces unités-là exploitent et elles constituent en même temps le paysage, à savoir l'emblème, l'utilisation de tout le réseau hydraulique, une structuration au chemin agricole et puis en colline, des exploitations comme les exploitations de minerais, etc.

Donc, vous voyez à gauche la manière dont on a symbolisé ces unités qui voisinent souvent. La troisième famille sont les unités naturelles. Elles ont été décrites par la superposition des cartes et on identifie là les grandes unités symboliques, connues, protégées et qui apparaissent aujourd'hui comme des îles dans ce paysage régional général. Ces unités agricoles et naturelles sont des enjeux forts pour les communautés urbaines qui –on le voit sur ces images– prennent en ressource leur caractère ouvert et leur continuité. On parlait de silence tout à l'heure, de qualité acoustique de la part de Monsieur Abramovitch pour désigner des lieux. Ces unités-là agricoles, naturelles, ont ces caractéristiques. Puis, il y a cet entre-deux que l'on voit sur la photo qui est ce que l'on peut appeler un mitage, un développement urbain plus ou moins contrôlé, un début d'agriculture et des petits morceaux de nature. C'est –on l'a vu aussi dans les études de RFF– une grande partie du territoire de PACA, quand on soustrait les unités précédentes.

Si on veut comprendre et quand on analyse un peu la situation, c'est que ces unités urbaines sont très puissantes. Elles sont colonisatrices, elles se développent. Quelqu'un dans le débat a signalé dans le débat tout à l'heure l'importance des hommes, des personnes qui habitent et de l'expansion du nombre de ces personnes et du territoire qu'elles occupent. Elles colonisent y compris les communes dont on pensait qu'elles sont des lieux sauvages. Cela, c'est la vision qu'on a pu avoir en hélicoptère sur un voyage qui a été financé par RFF pour vérifier sur place comment les choses étaient constituées. Si l'on prend par exemple la plaine de l'Arc avec Broussais, on voit comment la

croissance humaine et l'expansion industrielle sur lesquels il est fondé, viennent petit à petit créer une sorte de thrombose –je dirais– dans la continuité du territoire agricole, elle-même marquée par l'autoroute qui situe cette « *presque césure* » dans le paysage.

Donc, ces unités sont fragiles. Elles résistent beaucoup à la ville et quand on voit la progression de la densité urbaine de 47 à 99 -donc le territoire répertorié comme urbain- sur le département du Var, on voit l'importance et la puissance de ce développement urbain. C'est vrai dans tous les secteurs de notre région. Cela, vous en avez conscience et cette conscience, on l'a retrouvée dans et auprès des différentes communes que l'on a interrogées soit au travers des POS, soit au travers des PLU. Il y a un vrai souci et une vraie demande de la part des élus de projets d'aménagement qui préservent ces équilibres, qui sachent résister à ce développement urbain et qui appellent d'autres solutions pour les aménagements. Quand on reporte les préoccupations de protection qui ont été citées, on s'aperçoit qu'il y a aussi une forte volonté -je dirais- à l'échelle régionale, nationale, associative, d'identifier les deux protections. Mais ça, c'est un point important, ces unités, comment est-ce qu'on les pérennise ? D'autant que, quand on regarde le tracé les différents couloirs possibles, elles sont immobilisées, ces unités, qu'elles soient agricoles, qu'elles soient naturelles. Elles sont immobilisées par le tracé.

On a analysé les choses en se posant maintenant la question de ce qui peut faire échouer, dans un sens positif ou négatif, la rencontre entre ce territoire et la LGV. Premièrement, la question de l'implantation des gares. On voit une gare prévue par RFF ici. Si on prend l'Arbois par exemple, on s'aperçoit de l'impact de la gare elle-même dans un paysage qui était réputé comme naturel autant que faire se peut. Vous voyez le lac à côté et on voit tout d'un coup les chaînes de l'implantation de cet équipement dans ce paysage. Donc, comment faire pour qu'un équipement de cette taille ne perturbe pas le site dans lequel il se trouve ? Du coup, on peut envisager de faire une autre solution par rapport à l'implantation des gares. La première, c'est de dire : « *La gare se trouve en ville, elle bénéficie de toute la connexion au réseau qui forme le tissu urbain et elle devient le prétexte d'un projet d'aménagement urbain* ». Elle peut se trouver en périphérie. Mais alors, à ce moment-là, il faut commencer à être conscient de ce qui se passe. Il faut raisonner dans une autre perspective, c'est-à-dire que l'on va développer la ville. Il faut qu'il y ait un projet de quartier, et donc que cette gare soit réellement pensée.

Certains ont parlé du développement des réseaux et des infrastructures d'accès par exemple de gares. Ce sont des éléments qui doivent être pris en compte dans un projet d'ensemble. Puis, il y a la gare loin d'une unité urbaine. On pose la question fondamentale qui doit être posée dès le départ, à savoir comment prévoir l'aménagement du territoire compte tenu de cet équipement pour éviter de faire un urbanisme par défaut comme cela s'est produit et va tendre à se produire autour de l'Arbois. Quand on avance sur ce thème, on s'aperçoit qu'il y a des configurations assez précises de gares qui sont prévues ici dans un territoire entre-deux, qui ne sont pas en vide, et puis des gares qui se rapprochent des tranches urbaines pour se trouver dans notre secteur ici, complètement intégrées dans le milieu urbain. Donc, il y a des précautions à prendre et des questionnements autour de ces éléments.

Le deuxième point, c'est la manière dont on relie les gares. Comment est-ce que l'on traverse ces unités ? Il y a différentes infrastructures qui existent. Historiquement, on peut retrouver différents tracés de voirie, la voie aurélienne par exemple qui a emprunté ce couloir-là. On s'aperçoit de fait que les infrastructures qui existent sur le site de notre région empruntent une voie éventuellement avec les couloirs prévus et dérogent dans de multiples endroits. Quand cela y déroge, cela y déroge soit parce qu'on crée une infrastructure dans ces territoires, soit parce que, effectivement, on y a

emprunté une partie -ou supposée- d'un territoire d'une entité naturelle qui existe et qui est supposée être protégée.

On doit se poser à ce moment-là la question du rapport –et cela a été dit à plusieurs occasions– entre cette infrastructure dont on sait qu'en termes de nuisances, il a été dit que par exemple, sur ce secteur-là, il y a quasiment plus d'usage en promenade, en agrément du site, à un kilomètre de part et d'autre. Puis, on doit se poser la question du coût de savoir où s'implante l'infrastructure quand elle doit, d'une manière ou d'une autre, accéder à une gare. Est-ce qu'elle passe comme quelque chose qui s'ajoute ailleurs à l'infrastructure existante et consiste à morceler finalement un territoire de plus ? Ou bien –comme cela a été dit– on profite du passage de cette infrastructure pour repenser nos infrastructures existantes voisines qui n'auraient pas prévu les précautions environnementales acoustiques qui auraient été nécessaires à l'époque ?

Quand on avance encore un petit peu plus dans notre affaire, on a la relation de nos infrastructures avec les entités agricoles. On est dans –je ne cite pas de nom, mais chacun le reconnaîtra– un territoire qui est effectivement un lieu –je dirais– qui a trouvé une forme d'équilibre entre une exploitation agricole, un paysage naturel et un développement urbain. Comment franchir, comment accéder avec un TGV une voie dans ce contexte-là sans produire les dégâts que l'on a pu voir par exemple sur l'Arbois en surface ? On en a parlé tout à l'heure. On a un certain nombre d'unités naturelles dans l'infrastructure. Je ne vais pas développer plus loin puisque cela ne concerne pas spécialement notre secteur ici, mais qui sont de vrais enjeux et de vraies questions dans le débat sur le franchissement et le passage des infrastructures. Donc, à partir du moment où on se demande où passer, il faut se demander aussi comment passer. Comment éviter, passer en lisière et admettre éventuellement qu'un TGV ne passe pas tout droit, mais ait des courbes et d'autres dispositions qui dérogent un petit peu à la forme.

Les dispositifs particuliers sur lesquels on voudrait insister, c'est finalement la manière dont on doit, dans des échelles plus fines, s'interroger sur les franchissements des traversées, par exemple du relief quand on a, dans la partie qui nous concerne, sur Nice, à franchir des vallons et des vallées. Comment franchir un paysage comme celui-là ? Il y a une technique redoutable qu'utilisent volontiers les autoroutes ou RFF. C'est celle du déblai-remblai dont la raison économique, en termes de matériaux, est assez évidente. Les conséquences, c'est que bien qu'on fasse des travaux dont on parlait tout à l'heure, il reste quand même une barrière. Il reste quelque chose qui bloque le paysage, tant en crêtes qu'en vallées. On revient sur le plateau de l'Arbois, partitionné en deux aujourd'hui, sa continuité naturelle ayant aujourd'hui disparu. Des solutions existent, mais elles sont très coûteuses. On doit y penser de manière très précise, donc avec un impact acoustique. A partir de là, on peut imaginer qu'il y a des continuités plus évidentes et l'occasion, à ce moment-là, de créer dans le paysage d'autres événements qui peuvent devenir des éléments de patrimoine. On parle ici des ouvrages. Il y a un exercice forcé sur ces ouvrages.

Protection des habitations : on en a parlé tout à l'heure. Il y a des usages dans l'implantation urbaine ici, qui mobilisent beaucoup d'adrets, les endroits ensoleillés, et qui finalement vont créer une exposition favorable dans la maison, dans le jardin, etc. Penser le passage d'une voie comme le TGV par rapport à un établissement humain comme celui-là, c'est soit trouver un parcours qui évite un ubac par exemple, soit faire des dispositifs qui n'ont pas été vérifiés, apparemment de ce village sur la Durance, de trouver les moyens de gérer les protections acoustiques et de travailler ces questions très précisément. Ce n'est pas seulement acoustique d'ailleurs, c'est aussi visuel.

Donc, très rapidement, j'ai essayé de vous faire sentir l'ensemble de la réflexion par rapport aux préoccupations sur ce territoire, sa sensibilité et les relations qu'on peut y faire avec l'établissement de cette infrastructure. Le positionnement des gares est déterminant et doit mobiliser un projet urbain dès lors qu'il s'y tient hors ville. La question des infrastructures et des possibilités de contournements basées justement par rapport aux entités naturelles, agricoles que l'on doit préserver pour la pérennité du caractère régional. Puis, il y a les dispositifs particuliers –on en a cité deux, mais il y en a d'autres– qui permettent de donner une qualité de franchissement nécessaire par exemple à cet aménagement.

Tout cela pour dire que si on ne pense la LGV que comme un objet technique, on ira vers le plus facile et on s'associera volontiers à l'extension urbaine pour conquérir les unités régionales et agricoles sans coup férir et qu'il y a là une réflexion à mener pour que les projets qui sont développés dans un cas et dans l'autre convergent de manière –je dirais– positive par rapport à l'aménagement du territoire et non pas négative en cumulant les problèmes. Ceci a aussi des réponses, à l'échelle qui nous concerne, régionale, c'est-à-dire que la qualité doit être préservée si ces soucis sont pris en compte dès le départ. L'enjeu est aussi de faire une identité à l'échelle européenne, une région où on vit. Ce travail a été fait de la manière suivante. Fabrice, s'il te plait.

Isabelle RAULT, Cabinet HANROT & RAULT

Donc, on a effectivement 15 séquences. On vous a montré celles qui concernent la région de la Plaine des Maures jusqu'à Nice. On s'est appliqué à découper par unité paysagère et non pas par secteur technique. La Plaine des Maures est un secteur qui est justement emblématique. On en a parlé à maintes reprises. C'est une grande unité qui est importante et dans la partie basse, au fond du bassin. Mais ce que l'on voit aussi, c'est à partir du col, et cette infrastructure qui est jumelée déjà avec une voie ferrée dans cette partie, est une partie qui appartient à ces paysages déjà. On a schématisé pour faciliter les enjeux. On a pensé une carte sur un modèle de 3D pour donner des volumes, comprendre les volumes et repérer les unités concrétisées sur ce secteur. Donc, on lit très bien cette plaine, la Plaine des Maures avec le Massif des Maures d'un côté et les communes du Var de l'autre. En jaune, vous avez l'agriculture. En marron, l'urbanisation et la ligne verte correspond à la ligne des sites de protection qui sont appliqués à l'État. On a là un certain nombre, effectivement, vraiment une quantité importante de préservation qui montre l'intérêt de la qualité de ce site.

En même temps, on voit que ces protections coupent complètement le tracé prévu dans ce scénario prévu par le maître d'ouvrage. Donc, par rapport à cette disposition, on va avoir effectivement des rencontres entre l'infrastructure et les habitations. Par rapport à toutes ces remarques, si on reprend les dispositifs qu'on a expliqués dans la première partie, on a des protections de l'unité de la Plaine des Maures jumelée à l'infrastructure et des protections des habitations qui sont lésées d'une manière générale. En fait, toutes ces remarques sont synthétisées dans une fiche. Voilà.

Applaudissements de l'assemblée

Patrick WOLF

Merci.

Yves PRUFER, représentant de la CANCA

A première vue, je vais faire état de notre avis favorable au projet de la LGV. L'infrastructure actuelle du département en matière ferroviaire est insuffisante au niveau local, régional ou national. Il y a nécessité de créer des conditions de concurrence par rapport à la voiture et à l'avion, sous réserve qu'il y ait un projet de TGV développé qui soit rapide, avec de bonnes conditions, avec notamment la création de gares près des agglomérations, du projet de la gare de Nice Saint-Augustin sur le précédent plan, une gare en pleine agglomération. Donc, c'est intéressant qu'il y ait une vraie dynamique entre le train et le tramway qui peut être mise en place. Plus de trains, plus de tramways, c'est moins de voitures dans la région. En matière environnementale, c'est moins de consommation au niveau du foncier, c'est moins d'émission de gaz à effet de serre, c'est moins de bruit. Est-ce qu'il ne serait pas utile que le dossier de LGV fasse une approche précise de l'ensemble de ces accords pour que l'on ait une vraie lecture en matière sur le bilan global ?

Cabinet HANROT & RAULT

On ne peut nier le mérite de la concertation et de la meilleure connaissance. Mais il est clair qu'on est désolé qu'il n'y ait pas plus de stratégie du côté des communes, qui soit portée vers ce projet-là. Il y a pourtant un grand souci d'avoir l'information et de coordonner leur propre développement au projet de RFF.

Michel CROC

Notre réaction est que vous avez tout à fait raison. La coopération entre les communes et RFF n'est pas encore vraiment en place, mais il est vrai qu'une gare sans un projet urbain, cela ne veut pas dire grand chose. De tout temps, les gares et les villes, cela a été une histoire d'amour et de pas d'amour, c'est une histoire commune.

Olivier KLEIN

La question qui vient d'être posée dans le public concernait aussi les enjeux environnementaux et c'était de savoir comment, dans les études sur le TGV, on prenait en compte les conséquences du TGV sur les autres modes de transport, du point de vue environnemental.

Michel CROC

C'est la question de base parce que je dirais que c'est le programme d'ensemble des études socio-économiques. Donc, tous ces secteurs de logistique sur l'environnement, on les valorise et on les intègre dans des études socio-économiques qui permettent à la fois des gains financiers et des gains valorisés en matière de gain de production, d'émission de bruit, diminution d'effet de serre, diminution des accidents. Pour la pollution atmosphérique, le TGV pollue 15 fois moins que l'avion et 30 fois moins que la voiture. Ce chiffre s'est intégré dans un bilan socio-économique. On refait précisément nos calculs. On voit quels sont les impacts et on intègre dans le bilan socio-économique.

Olivier KLEIN

Je voudrais reprendre une question qui a été posée par une dame qui était encore là et qui est partie depuis et qui se demandait comment, dans les études en région de montagne –pour rester sur le sujet d’aujourd’hui– on intégrait les conséquences sur l’environnement du projet, mais non pas le long de la ligne, mais par exemple sur la pression démographique et urbaine. Ce sont des choses qui vont passer en dehors du tracé de la ligne, mais qui risquent d’être générées ou en tout cas accélérées par le projet.

Michel CROC

Cet aspect-là, on en trouve une analyse dans les documents qui sont disponibles dans nos bureaux ou bien sur Internet, c’est-à-dire l’analyse de l’effet de la création d’une gare sur une ligne à grande vitesse, sur les phénomènes démographiques et urbains. Une démonstration à peu près générale dit que l’amélioration d’une zone de déplacement –en particulier la création d’une gare d’une ligne à grande vitesse– ou le développement d’une desserte sur une gare existante a un effet accélérateur, c’est-à-dire qu’elle dynamise ce qui a déjà une dynamique propre et elle fait décliner ce qui est déjà en déclin. Autrement dit, c’est un outil dont on connaît les effets. Mais c’est un outil aussi de politique urbaine. S’il y a une politique urbaine, les nouvelles dessertes dans une gare centre-ville se mettent au service de la politique urbaine. C’est un peu ce qui se passe à Marseille avec l’arrivée du TGV Méditerranée. On va dire que créer une gare à tel endroit, cela fait monter le foncier d’autant, parce que le prix du foncier est un enjeu important. Si le prix du foncier est important, si on laisse faire comme vous dites, c’est pour eux. Le volet humain dans l’environnement est important. Cela ne marche pas tout seul. Il faut protéger. Il faut prendre en compte le foncier autour des endroits où on va modifier les conditions du marché ; les collectivités ont des outils pour cela. Des outils réglementaires et des établissements publics peuvent faire des acquisitions, et maîtriser l’évolution du prix du foncier.

Jean-Claude PERNOUD

On a modifié le cahier d’acteurs. On est allé même le modifier en cours de route avec ce qui se passe. Nous, nous sommes partis du principe de faire des études. Le littoral est surchargé. En fin de compte, le problème, c’est Nice parce que Marseille a son TGV, Toulon est à 10 minutes, donc on s’en fout. Le problème, c’est les Niçois et je parle justement parce qu’on se rapproche de Nice. Peut-être que cela vous intéresse. On a estimé qu’il ne fallait pas que la ligne passe en bord de mer. On parle pour 20 ans, encore une fois. Non, il faut que cela aille dans le Haut Var. On a retrouvé les archives de la fameuse ligne Nice-Meyrargues. Certains maires envisagent sa remise en place. Donc, on apprécie beaucoup l’étude que vous avez présentée là maintenant. Mais *a priori*, vous avez vu sur les trois principaux scénarios, mais pas sur les autres et cela aurait été intéressant, parce que les gens de l’agriculture nous ont fait remarquer que pour une ligne qui passerait à Avignon, qui suivrait la Durance et qui filerait dans ce que l’on appelle le Nice-Meyrargues, justement, il n’y avait pas de problème de terrain agricole, de terrain agencé. Cela permettrait d’éviter tous les massacres et cela permettrait de faire un ballon d’oxygène pour le Haut Var et les Alpes du sud. Il n’y a que là qu’on pourra aller habiter. En matière d’environnement, cela sera la seule solution.

Maintenant, à la CPDP, merci pour ce genre d’études complémentaires qu’on nous fait faire. Merci aux gens de RFF, qui sont tous des copains. Ce n’est pas eux qui ont fait les études. Alors, ils répondent comme ils peuvent parce qu’il faut bien qu’ils répondent. Mais en même temps, on les

sent chaque fois gênés parce qu'ils ne sont pas spécialisés sur tel ou tel problème, c'est normal. Par contre, au niveau de la CPDP, je vous mets en garde. Faites très attention. Il y a de plus en plus, à chaque réunion, de gens qui n'ont pas pu poser leurs questions et qui repartent mécontents. Dans les réunions de proximité, vous avez intérêt à prendre des bergers allemands ou des choses comme ça pour vous protéger car vous allez vous faire lyncher, ce sont les prévisions pour la fin du trimestre.

Protestations de l'assemblée

Jacques MOLINARI, GIR MARALPIN

En matière d'environnement et de transport, il y a une approche qui paraît très séduisante et qui consiste à aborder le problème très globalement et de manière rétroactive, c'est-à-dire se fixer d'abord l'objectif et voir comment on l'atteint. Un objectif que nous devons nous fixer en matière d'environnement et de transport, c'est celui de la qualité de l'air qui est un critère qui fait l'unanimité et qui permet aux descendants vers les moteurs de la pollution de bien comprendre ce qui se passe. Cette approche rétroactive, c'est-à-dire à partir d'un objectif qui est celui des accords de Kyoto, c'est un impératif qui nous est proposé. A partir de cet objectif à respecter, voyons quels sont les modes de transport à développer, à optimiser. Quels sont les transferts modaux qu'il faut envisager ? Quels sont les aménagements d'axes structurants ? Quelles sont les villes qu'il nous faut concevoir ?

Cette approche a été abordée, il y a quatre ans à peu près, dans le cadre d'études de l'OCDE où trois pays alpins s'étaient mobilisés, c'est-à-dire l'Autriche, la Suisse et la France. Les corps français avaient été conduits par l'ADEME. Je pense que la Commission Particulière du Débat Public ferait bien de se rapprocher de l'ADEME pour voir s'il n'y aurait pas autour de la problématique de la ligne à grande vitesse matière d'entreprendre une étude pilote sur cette approche-là. Nous avons le temps. Il faut vite l'aborder parce que c'est un moyen de clarifier tout à la fois. C'est une proposition.

Incidences sur la qualité de l'air et nuisances

Patrick WOLF

Nous avons ici des experts régionaux –je précise bien : des experts régionaux– qui sont indépendants du maître d'ouvrage. Ils ont été sollicités par la Commission Particulière du Débat Public pour donner un point de vue sur les thèmes qui étaient les thèmes de cette réunion. On va essayer de ne pas dépasser dix heures moins le quart puisqu'on a démarré avec un peu de retard. On va commencer –je propose– par Sophie Teton, qui est directrice Qualitair à Nice. Sophie, vous avez la parole. Et surtout elle va aborder un sujet qui a été peu abordé au cours du débat sur les questions de nuisance et la question de l'air et de la qualité de l'air. On vous écoute, le plus rapidement possible. Merci.

Sophie TETON, Directrice QUALITAIR à Nice

Je vais essayer d'être la plus rapide possible. Par rapport à ce qui concerne la nuisance et la qualité de l'air, qu'est-ce que l'on pourrait dire ? Pour rédiger les documents -que vous avez eu à votre

disposition- d'étude spécifique sur l'impact de la qualité de l'air de la LGV, je me suis basée sur la qualité de l'air aujourd'hui en PACA. Qu'est-ce que l'on a vu ? Qu'est-ce qui se passe comme problématique ? Un monsieur a dit effectivement que la région PACA a été citée comme la plus polluée –j'expliquerai pourquoi–. Je parlerai également des impacts *a priori* que l'on connaît sur la qualité de l'air et les études de déplacement qui ont été réalisés par RFF.

Il existe deux problématiques sur la qualité de l'air en PACA. On a la zone élémentaire qui est très industrielle, donc de pollution et aussi de soufre. La pollution qui a été citée, c'est la pollution par l'ozone et qui concerne effectivement toute la région. On est la région la plus polluée en Europe pour ce qui concerne l'ozone. La sonde de la qualité de l'air est réalisée par trois associations agréées par l'État. Comment fait-on pour mesurer ? Il y a des systèmes de stations de mesures fixes, en continu et des laboratoires mobiles, ce sont les camions. Il y a une partie Modélisation et là, on pourra peut-être s'en servir et une partie Inventaire d'émissions des polluants. En fait, c'est par rapport à ce qu'il y a en quantité par exemple industrielle, au niveau du trafic. On peut remonter aux émissions et cela sert ensuite pour modéliser la qualité de l'air.

Voilà la zone, toute la région. Il y a 80 stations de mesures fixes sur toute la zone. Donc, vous voyez que toute la zone concernée par l'étude qui nous concerne aujourd'hui est quand même bien augmentée –c'est toute la frange littorale– par les stations de mesures fixes. Je vais très rapidement vous expliquer ce qu'est la pollution par l'ozone. La pollution par l'ozone produit effectivement des gaz polluants, qu'ils soient émis par les industriels ou par les villes. Donc, c'est en fait les composants relatifs aux oxydes d'azote. Mais il faut surtout –et c'est pour cela qu'on est pénalisé– du soleil, puisque c'est le soleil qui apporte l'énergie pour que les réactions aient lieu et qu'ensuite, et c'est là tout le problème, les villes génèrent un mouvement de pollutions locales, mais elles génèrent également des pollutions en périphérie entre trois et cent kilomètres plus loin. C'est pour cela que toute la région est concernée parce que la pollution du littoral peut aller –nous savons qu'il y a la vallée de la Durance ou bien la vallée du Var– et remonter, et impacter bien plus loin dans les zones périurbaines.

Pourquoi dans les zones périurbaines ? D'abord parce que la masse d'air voyage avec les vents et avec les vallées et puis d'autre part, il y a des réactions très spécifiques qui font qu'entre deux villes, les polluants sont des lits. Ils forment l'ozone, mais ils ont la capacité également de le détruire automatiquement. En fait, il faut une convention. Les polluants, il en faut. Les « nitros », s'il n'y en a pas assez, on en prend. C'est pour cela que ce sont les périphéries des villes qui sont essentiellement concernées par la pollution de l'ozone. C'est l'amalgame, mais il n'a pas le même effet sur l'Homme. Donc, ça, ce sont les premières choses. La région PACA est fortement impliquée dans cette pollution par l'ozone.

Donc, il y a différents seuils. C'est pour vous situer un petit peu. Il y a eu en 2003 et en 2004 jusqu'à 78 jours de soleil. Donc, c'est quand même conséquent. C'est plus d'une journée sur deux. En ce qui concerne l'ozone, c'est vrai que c'est essentiellement dans les Bouches-du-Rhône que cela se situe. En 2004, il y a eu la mise en place de mesures d'urgence avant que les seuils d'alerte ne soient atteints et permettent de dissimuler ensuite la pollution. Donc, il y a eu 11 jours quand même sur le département des Bouches-du-Rhône, 3 jours sur le Vaucluse et sur les Alpes-de-Haute-Provence. Donc, vous voyez : des départements qui sont pourtant des départements qui sont *a priori* plutôt épargnés.

En ce qui concerne l'impact du LGV sur la qualité de l'air, quel peut-il être ? Une fois analysée, c'est de l'énergie électrique, donc *a priori*, pas d'émission de gaz à effet de serre. Il n'y aurait pas

d'oxyde d'azote, ni de composés organiques volatiles. Donc, *a priori*, il ne va pas engendrer plus de formation d'ozone. Il faut analyser. Cependant, ce qu'il faut concevoir, c'est le risque en phase de travaux, c'est-à-dire tout ce qui va être dans un chantier : poids lourds pour les matériaux et les bouchons liés aux travaux parce que l'on sait très bien qu'à partir du moment où il y a des travaux, cela va engendrer un certain nombre de saturations du trafic. Donc, les gênes des pollutions occasionnées par ces travaux, il faudrait quand même peut-être au moins le quantifier en fonction des scénarii qui ont été retenus.

D'autre part, au niveau de la création des nouvelles gares, il faut voir que cela va générer des nouvelles voies de desserte. Si ces voies de desserte créent un nouveau trafic puisqu'en général, lorsqu'on offre une nouvelle voie, ce sont les gens qui vont la prendre, cela va occasionner éventuellement une pollution supplémentaire. Il faudrait aussi la quantifier. Le plus, c'est que les gares sont excentrées. Donc, cela ne va pas créer plus dans les centres-villes puisque cela sera reporté par ailleurs. Mais c'est toujours le problème de ces fameuses lignes qui vont être ouvertes à ces dessertes et là, il y a un manque au niveau de la quantification.

Par contre, le projet LGV, va-t-il ou pourrait-il améliorer la qualité de l'air et notamment le problème de l'ozone ? Je me suis servie pour cela des études sur les déplacements. On sait que la majeure partie de la population est concentrée sur uniquement 5,8 % de la superficie, avec des déplacements motorisés qui sont de plus de 500 millions par an, un trafic congestionné puisqu'il y a des voies qui ont 120 000 véhicules jour à leur entrée. Tout le monde en a parlé. Le prix de la pollution atmosphérique, on sait qu'il commence à être saturé. Pour l'autoroute, *a priori*, selon l'étude de RFF, il y a eu plus de 63 % de bouchons entre 1993 et 1998 et 67 de 1998 à 2002. On voit que la marge augmente. Donc, cela engendre une pollution en ville au niveau des particules, une pollution par les oxydes d'azote. Donc, s'il y a pollution par les oxydes d'azote et les composés organiques volatiles, cela va générer encore plus d'ozone sur les zones que j'ai citées tout à l'heure.

L'évolution à 2020 n'est pas tellement bonne puisque la population va augmenter. Donc, le trafic forcément augmentera. On aura une augmentation des temps de parcours. Cela veut dire des bouchons, ce qui veut dire de la pollution puisqu'en général, les moteurs tournent à froid. Donc, ils émettent plus de polluants. On a un cercle un petit peu vicieux. On aura encore plus de particules, plus d'oxyde d'azote et donc encore plus d'ozone.

Quelle alternative pourrait apporter le TGV ? C'est de dire que s'il y a un report en amont de l'autoroutier régional pour les moyennes et longues distances vers les trains à grande vitesse, on aurait un impact sur l'ozone régional puisqu'on aurait moins de pollution automobile. Pour aller à Marseille, essayer de prendre le train, on voit que l'on met plus de deux heures et demie. C'est vrai que la tendance est à prendre l'autoroute et c'est plus générateur de pollution. Le report du routier local pour les moyennes et petites distances vers des nouvelles offres TER entraînerait une réduction du trafic et on aurait un impact sur le rejet des particules internes qui sont l'ozone. Le report du trafic poids-lourds, on l'a cité. Éventuellement, c'est pareil : si le report est effectif, on aura toujours moins de pollution. Enfin –et on l'a cité également– il y a le report de l'aérien vers les TGV. Donc, tout cela, ce sont des reports. Le projet est peut-être bien. Il aura lieu si et seulement si le report est conséquent. Là, il faut absolument faire des simulations sur les gains d'émission et de leur résistance en termes de qualité de l'air et cela, comparé aux pertes engendrées que j'ai citées au départ, c'est-à-dire les travaux, etc. Il faudra donc privilégier l'axe qui entraînera beaucoup plus de reports.

Patrick WOLF

Très bien. Merci. J'espère que cela éclaire un peu votre vision des choses. Je rappelle que vous pouvez poser des questions par écrit à la CPDP qui transmet au maître d'ouvrage et le maître d'ouvrage est tenu de répondre à ces questions. Donc, je prends juste une question orale sur cette question-là et on passe à l'expert suivant. Des questions ? On passe à Monsieur. Merci d'être resté avec nous. Jean Bonnier est ingénieur agronome. Allez-y.

La LGV et les grands massifs forestiers régionaux

Jean BONNIER, ingénieur agronome, ancien chargé de mission à la Préfecture région PACA

Je suis en effet Secrétaire général de l'association Forêt Méditerranéenne. Mais je ne parlerai pas au nom de cette association qui ne m'a pas mandaté pour faire cet exposé. Je vais quand même parler de la forêt. Je vais peut-être un peu vous surprendre en vous disant quelle désillusion j'ai et quelles solutions je propose, que nous proposons à un certain nombre d'entre vous. La forêt, ce sont les espaces à l'extérieur. Le mot a donné *foreigner* en anglais, *forestierien* italien et *forain* en français. La forêt, ce n'est pas simplement les espaces boisés et non bâtis, ce sont surtout les espaces qui subissent une faible pression pour des raisons généralement qui sont sociétales. La forêt est aujourd'hui l'image de la société d'il y a une trentaine d'années. Pour avoir l'image de la forêt dans trente ans, il faut que vous regardiez ce que la société d'aujourd'hui est en train de fabriquer. C'est pour cela que je vais peut-être vous surprendre parce que je vais m'arrêter trois secondes sur le système d'urbanisation qui règne sur notre région. Cette carte que vous ne connaissez peut-être pas est une carte de l'INSEE. Elle est très intéressante parce qu'elle nous montre que, dans la France d'aujourd'hui, du dernier recensement, si on voit très bien des villes importantes comme Paris, comme Lyon, comme Toulouse ou comme Rennes et Nantes, pratiquement, on ne voit pas de villes dans la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur tout simplement parce que les relations d'officiers de travail sont totalement erratiques.

Il n'y a pas de centralisation comme il y en a dans d'autres régions, c'est-à-dire que nous sommes dans une région qui est en voie d'urbanisation un peu généralisée surtout dans la partie littorale qui nous occupe ce soir. Je vous donne une explication à cela, une seule et si quelqu'un d'entre nous ne se retrouve pas, qu'il le dise. Dans un ménage aujourd'hui, ici, monsieur travaille à Cap 3000, madame travaille à Sophia-Antipolis. Un des enfants va à la fac à Nice, le second va encore au lycée à Grasse. Et ceux-là peuvent habiter n'importe où y compris à Mouans-Sartoux, mais cela veut dire que tout le monde circule comme des fous. Quand l'un des deux change de boulot ou change d'activité, il ne change pas forcément d'habitat, c'est-à-dire qu'il continue de circuler. Le modèle du mercier qui habite au-dessus de sa mercerie et qui descend pour fermer le magasin est un modèle dépassé. Nous sommes dans un modèle qui a produit une métropolisation. Cette métropolisation -je vais revenir à la forêt, n'ayez pas peur- va conduire à ce que présentait notre collègue tout à l'heure, un système qui s'appelle « *métropolisation* » -ce n'est pas le sujet- mais qui construit sur le littoral méditerranéen deux grands ensembles urbains. Autrement dit, nous sommes aujourd'hui dans un système territorial dans lequel l'extension urbaine est totalement non-maîtrisée. Vous voyez sur la carte ici que par exemple la zone marseillaise englobe des tas de villes qui ont déjà la faille d'être des chef-lieux de départements dans notre région. Vous avez la zone de Toulon. Vous avez Nice-Côte d'Azur et Grasse. Grasse est là-dedans bien sûr puisque c'est une seule agglomération INSEE. Cannes, Grasse et Antibes sont dans le rond de Nice, avec Menton et Monte Carlo. Vous le savez bien. Mais Avignon est déjà atteint par la proximité. Ici Saint-Tropez,

Toulon, Marseille, Nîmes, Avignon, Arles, etc. Nous sommes dans ce système-là. Alors, qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire qu'aujourd'hui, on a recours à des stratagèmes pour protéger un certain nombre d'espaces en croyant qu'en fractionnant l'espace, en le saucissonnant en zones de protection de ci et en zones de protection de là, on va sauver quelque chose. La réalité est différente. C'est que nous avons. Je vais très vite parce que vous m'avez demandé de le faire.

Si vous comparez cette carte à ce que je viens de vous montrer, vous voyez. Je reviens un peu sur les forêts. Cela, c'est une carte de l'Institut Géographique Nationale et l'Institut Forestier National où vous avez la situation réelle, presque 10 m² par 10 m², des ensembles végétaux. Il y a des détails qui ne nous intéressent pas. Mais vous voyez très bien que l'ensemble de ce tissu sur lequel je vous ai fait des petits dessins de villes qui se répandent et dans lequel Brignoles est à la fois dans le système marseillais, niçois et toulonnais, dans lequel Draguignan est en train de se faire rattraper par le système Côte d'Azur, quelle est la solution pour protéger, disons, pour tenir compte dans l'aménagement du territoire de nos systèmes forestiers ? Il y en a une qui nous a un peu inquiétés, c'est les zones naturalisées. Faut-il être naturalisé pour être une forêt ? Non, il faut être une forêt, être un endroit à faible pression anthropique. A l'intérieur de cet endroit à faible pression anthropique, se développent des mécanismes écologiques qui sont souvent très inattendus et sur lesquels on pourrait s'arrêter longuement.

Mais ceci étant, la principale chose à se mettre en tête en matière forestière, c'est que même si la gestion est très faible, il doit y avoir une gestion. Je ne parle même pas de la protection contre les incendies parce que là tout le monde est d'accord. Mais simplement, une forêt doit être l'objet d'une certaine gestion, même très faible, mais une gestion qui implique l'ensemble du massif et l'ensemble des écosystèmes du massif, même ceux qui sont les plus ordinaires, les plus vulgaires et les moins susceptibles de protection parce que, tout simplement, l'absence de gestion et l'absence de protection est la porte ouverte, bien entendu, à tous les dégâts d'incendie, mais aussi à un dégât très grave qui est celui de l'urbanisation et que vous connaissez très bien ici, en tout cas dans cette partie de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Pour cela, qu'est-ce que l'on peut proposer ? On peut proposer quelque chose de ce genre qui est très schématique, qui est la définition dans cette espèce de mouvement actuel d'urbanisation et de métropolisation que je vous ai un petit peu décrit, l'essai d'une définition d'un certain nombre de massifs forestiers, liés à Natura 2000 ou rien du tout, peu importe, mais que nous estimons collectivement, que la société d'aujourd'hui -donc nous tous- estimons collectivement devoir protéger les évolutions qui sont nécessairement néfastes, comme par exemple l'urbanisation.

Cela, c'est une première chose. C'est un élément de politique. Effectivement, quand on entend, les uns et les autres, dire que le TGV serait bien, mais chez les autres, ce serait ailleurs et finalement, le seul endroit où il n'y a personne, c'est les forêts. A tous les coups, c'est les forêts qui vont morfler. Cela c'est à vous d'en décider, moi je ne sais pas. Mais je dirai simplement pour terminer l'exemple du précédent conférencier à propos du plateau de l'Arbois, il est effectivement là. On a un retour d'expériences en plein dans la figure, c'est-à-dire que l'on avait 8 000 hectares de zone libre à environ 3 kilomètres du centre de Marseille, on s'y est précipité. On a une gare. On a fait un parking qui est trop petit. Je veux simplement vous dire que la question forestière est extrêmement secondaire aujourd'hui, en regard de la question d'aménagement du territoire. Si notre société veut de la forêt, il faut qu'elle se donne les moyens de la préserver. Pour la préserver, c'est par grands massifs et à force de voir sous quelle modalité, intercommunalité, parcs régionaux, plans intercommunaux, etc. Peu importe. C'est quelque chose que l'on va préserver pour -disons- un siècle à venir. Là, il n'est pas question - me semble-t-il - sauf à se contredire, d'y accepter les infrastructures destructurantes. Merci de votre attention.

Applaudissements de la salle

Patrick WOLF

Merci Monsieur Bonnier, à la fois pour l'efficacité et le caractère incisif de votre intervention. Une question, comme tout à l'heure ? Monsieur ?

Bernard CABANNE, CRPF (interpellateur)

Je voudrais faire un complément. Tout à l'heure, on a dit de façon rapide effectivement que la forêt, économiquement, n'est pas importante. A long terme, l'importance économique nous apparaît beaucoup plus grande que ce qu'on lui donne à court terme. Première chose. Ensuite, je voudrais revenir sur ce qui a été dit par RFF, dans la méthodologie au début. J'y reviens maintenant. Pourquoi classer les forêts domaniales comme importantes et communales comme moyennes ? Je voudrais bien qu'on m'explique, et c'est complètement aberrant. On vient de faire récemment une étude en France. Il s'avère que les forêts privées sont les mieux gérées d'aujourd'hui. Je vais très vite. Il n'y a aucune raison de faire cette distinction.

Pourquoi prendre comme interlocuteur l'ADEME alors que l'ADEME ne représente que 20 % ? Je ne conteste absolument pas leur compétence. Je conteste leur représentativité de parler au nom de tous les autres. Il y a quand même des organismes, des représentants privés. Que je sache, ils n'ont pas été concertés pour le bilan, éventuellement qu'on leur demande une étude un peu plus précise de ce qui existe. Ensuite, je pense qu'il faut prendre conscience que les perturbations d'un tracé, cela rejoint ce que disait dit mon ami Bonnier. En forêt, on ne raisonne pas au niveau de la parcelle ou au niveau de la propriété. C'est sûr qu'il y aura des dégâts au niveau d'une parcelle. Il y aura des dégâts au niveau de la propriété. Mais en réalité, les éléments, on les entendait par massifs et à tous les points de vue, économique et écologique. Une forêt traversée –quand je dis forêt, c'est au sens massif– coupée en deux, c'est quand même un impact qui est très grave. Encore une chose : en matière de transport de marchandises, vous n'allez pas dire, mais la SNCF n'a pas fait beaucoup d'efforts pour le fret jusqu'à présent.

Patrick WOLF

Merci. Monsieur Viglione, vous commencez ? Monsieur Viglione est expert écologue. Il va apporter une contribution en tant qu'expert indépendant sur la question du milieu naturel.

Les grandes tendances menaçant les milieux naturels de la région

Julien VIGLIONE, expert écologue-ECO-MED, Aix-en-Provence

Merci de votre attention à une heure aussi tardive. Je vais essayer d'aller très vite. J'ai entendu beaucoup de choses en début de cette Commission qui étaient évidemment... Il y a un moment où je vous ai vu tous paniqué puisque beaucoup de choses se sont dites ce soir. Vous savez qu'on m'a demandé d'intervenir pour essayer de vous traduire –avec mon collègue qui va se présenter après moi– quels sont les grands enjeux de la région PACA. Je crois que là, c'était le grand défi. Beaucoup de gens se sont exprimés ce soir de manière importante et déterminante pour la suite de

cette concertation. Je pense que les enjeux, on ne va pas les valider ce soir, on n'en a plus le temps. J'ai envie de changer mon fusil d'épaule. On a des tas de choses à vous dire.

Ce que j'ai envie de faire –on vient de changer de méthode– on va vous présenter rapidement notre métier d'écologue. On veut vous dire qu'on a beaucoup de responsabilité dans ce type de projet de territoire, nous aussi, les écologues, ceux qui participent à la décision des grands projets. Je voudrais que Errol Vela vous parle un petit peu de nature puisque nous aussi on est des passionnés de nature. Mais avant tout, on est des naturalistes. On doit aussi faire notre travail, prendre des décisions qui sont des décisions qui n'aident pas la nature, tout seuls, égoïstes au milieu de tout le reste évidemment. Vous avez beaucoup parlé de l'Homme. On y pense aussi. Donc, l'écologie moderne doit aujourd'hui intégrer l'Homme. Mais ce n'est pas une tâche facile.

Errol VELA, docteur en écologie botanique méditerranéenne-ECO-MED, Aix-en-Provence

Bonsoir. Je vais essayer de vous présenter en quatre lignes –donc en quatre minutes– le procédé qui va nous amener depuis les enjeux que l'on connaît –ou que l'on ne connaît pas– à aborder l'évaluation des impacts puisque à un moment donné, il faudra bien arriver à choisir quelle est la variante présentant le moins d'impact parmi tous les tracés proposés, parmi ceux qui sont effectivement proposés. La première ligne, c'est : « *Quelles sont les grandes étapes ?* » On est dans le cadre d'un projet linéaire. Il y a une consommation d'espace. C'est le principal impact permanent, qui est un premier impact qui est direct, qui est la consommation des espaces. Mais ce n'est pas forcément le plus important surtout quand il s'agit d'un linéaire. On peut avoir l'impression que c'est très discret. Effectivement, il y a aussi un autre impact qui va être la fragmentation. La fragmentation, on a commencé à en parler. Un espace qui est fragmenté, c'est un espace qui ne fonctionne plus. Ensuite, le troisième type d'impact, cela va être tout ce qui dérangement de la faune et perturbation aussi de l'habitat à travers la faune qui va être absente, donc qui va changer avec toute une dynamique en cascade. Donc, il y a aussi de l'improvisé indirect en cascade qui va être appuyé. C'est un effet qui peut être d'ailleurs positif sur certains points. Après, il y a toutes les questions d'évaluation.

Les trois grands types d'impacts : consommation d'espace, fragmentation de l'espace, dérangement et autres désagréments. Les menaces concrètes de ces impacts sur les milieux naturels qu'on a essayés de préserver le plus possible dans le projet, c'est, premièrement, le risque de perte de biodiversité. Évidemment, on pense aux espèces menacées. C'est vrai que le risque est réel. Il est même fatal, donc quantifiable une fois que le projet est établi. Mais il y a aussi une disparition progressive d'espèces. Donc, il y a un risque de perte de biodiversité. Il y a le risque très fort aussi et très mal connu –c'est difficile à estimer et à quantifier– de perte de fonctionnalité. Un projet linéaire est un projet qui fragmente. Je pense que le TGV fragmente, mais par exemple beaucoup moins qu'une canalisation électrique aérienne ou souterraine. C'est une fragmentation qui est provisoire ou relative.

Ensuite, une troisième menace est que tout projet mal pensé –on va être pessimiste– va exagérer les impacts sur lesquels nous vivons. Certes, il y a la fragmentation des X hectares des lignes TGV. Mais en plus, il y aura des travaux. Il y aura une urbanisation. Cela va exagérer parfois de façon énorme les impacts qui ont été minimisés. D'où la quatrième ligne qui est d'essayer de trouver une réintroduction pour rendre le projet compatible si c'est faisable. Et les premières mesures sont quand même de réfléchir, de penser à des mesures d'évitement d'erreur, si c'est encore possible. On parlait de points chauds, de zones hyper-protégées avec de grandes lignes d'espèces hyper-protégées. En priorité, on va imaginer de les éviter. Est-ce que l'on peut l'éviter ? Est-ce que le

projet reste viable si on l'évite, oui ou non ? Si on l'évite, c'est un problème de moins. Si on ne l'évite pas, alors il y a d'autres solutions.

Il y a ce qu'on a présenté tout à l'heure, des exemples de mesures de réduction. On va faire des tunnels. Cela fera moins d'impact sur la fragmentation. On fera des ponts pour faire aussi moins d'impact sur la fragmentation. Tout cela, ce sont des mesures intelligentes qui, *a posteriori*, pourront être identifiées avec des suivis et on a donc ces deux types de mesures. Donc, le choix du tracé et ensuite la technique de passage vont nous aider à trouver la solution de moins d'impacts. La première étape, normalement, c'est celle-là. Ensuite, l'autre a trouvé la solution de moins d'impacts. Malheureusement, il va rester des impacts. Ces impacts-là sont soumis aux lois françaises et européennes des lois d'évaluation, de quantification d'impacts et de compensation des impacts résiduels. C'est-à-dire que l'on va devoir –comme on l'a dit– verser une indemnité au propriétaire, on va devoir payer les exploitants. On va couper les vieux systèmes naturels rares et protégés. Il va falloir pérenniser cela.

Donc, la nature n'a pas d'argent. Mais l'Homme qui gère la nature peut récupérer l'argent pour monter des projets concrets qui doivent être fiables, effectifs et surtout durables. Ce n'est pas la peine de dire : « *Aujourd'hui, on va mettre le TGV là, on compense à droite, demain on met une autoroute à droite, donc on compense à gauche* ». Donc, pour tout cela, il y a des procédures qui doivent être évidemment construites le plus sagement possible parce que c'est là qu'elles sont le plus facilement bougées. Ensuite, elles doivent être pensées avec le plus de précision possible. Il y a beaucoup à faire. Mais on peut espérer y arriver si on s'en donne les moyens, c'est-à-dire le temps et l'argent.

De la salle

Les écologistes sont à la solde de RFF. Vous n'avez pas une autre idée ? Nous, l'argent, on n'en veut pas.

Patrick WOLF

Juste une question ?

Michel GALLEZOT (interpellateur)

Tout le monde raisonne dans le cadre du TGV. Actuellement, on raisonne encore sur l'opportunité du TGV. Il y a des impératifs qui sont plutôt de dire : « *Pas de LGV* ».

Applaudissements de l'assemblée

Donc, les experts, les personnes qui s'expriment ici ne s'expriment pas en termes de projets.

Errol VELA

Si, au moment où on rentre dans le cadre des études d'incidences au niveau européen, mais aussi à travers le droit français, encore plus à travers le droit européen puisqu'il y a une deuxième instance

qui travaille cela. Il faut que toute la démarche se passe de cette façon : « *Est-ce que le projet est inévitable, est-ce qu'il est majeur ?* » On peut faire autrement ou on ne peut pas faire autrement ?

Patrick WOLF

D'accord. Sur la méthode, c'était clair. On va commencer par d'autres thèmes et puis, on va finir par les conditions géologiques, méthodologiques, avant de passer la parole à Jean-Pierre Clarac qui va faire la synthèse. Quelques minutes de patience et nous aurons l'esprit libre.

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

Il m'a été demandé de présenter le contexte géologique de la région PACA, pour discuter des risques encourus, à savoir les risques techniques essentiellement. Deux grands ensembles, en Provence et dans Alpes occidentales seront traversés par ce projet PACA. En Provence, c'est cet ensemble-là. En Provence, qu'est-ce qui nous intéresse ? Tout d'abord, un contexte notamment très ancien qui constitue les Maures et le Tanneron. Ensuite, ce qui nous intéresse également, c'est un contexte de massifs sédimentaires importants qui s'appelle le massif de l'Estérel qui a été constitué entre 195 et moins 250 millions d'années. Il y a ensuite à prendre en considération une plaque sédimentaire de l'ère tertiaire essentiellement et secondaire qui vient se développer dans la région marseillaise, ici. Et puis il y a un plateau sédimentaire autochtone de ce côté-là de la Provence. Voilà l'ensemble de la région PACA.

Pour ce qui concerne la nature des roches qui seront traversées par cette LGV, ce seront des roches très diversifiées, métamorphiques, magmatisées. Il y a de tout. Tout est représenté. J'ai souligné en bleu les roches qui ne présenteront pas de problèmes en termes de stabilité, notamment, et les roches qui peuvent avoir des problèmes en termes de stabilité des pentes, en termes de géologie. On le verra tout à l'heure. Donc, vous voyez, c'est quelque chose de très varié et qui couvre, en termes de temps, 400 millions d'années, à peu près . Ces roches variées le sont en termes d'âges, en termes de faciès, en termes de caractéristiques. Bien sûr, en conséquence, la réalisation de la LGV PACA nécessitera –j'insiste bien– une étude prévisionnelle très approfondie. Je ne sais pas où cela en est. Mais on va aller quand même très profondément là-dedans pour ne pas encourir trop de risques. Il faudra des diagnostics préalables très précis, des certitudes. On parle souvent de certitudes parce que sinon, on risque des choses assez ennuyeuses. Le tracé de la LGV PACA, à mon sens, devra éviter certaines zones qui sont susceptibles de fortes évolutions à court, moyen et long terme, tant en surface qu'en profondeur. Il y a des risques de remontée de gypse, de tassement. Il y a des risques de gonflement avec la présence d'argile.

La tectonique, c'est la deuxième partie de la géologie –toujours pour aller vite– la géométrie des ensembles. Ce sont des géométries qui peuvent être tantôt très simples, tantôt très compliquées, qui seront traversées. Pourquoi les géométries sont très compliquées ? Parce qu'il y a énormément de puits dans la région, de failles, de chevauchements, c'est-à-dire des déplacements de roches qui sont tantôt vers le sud, tantôt vers le nord suivant les lieux où elles se placent. Il y a des zones relativement simples au plan géologique, comme l'Argens, puis des zones compliquées, où il y a tout ce qui est chevauchements, toutes ces zones ici de décalage –vous le voyez– qui sont très complexes, comme le Cap Sicié par exemple. Je dirais qu'il y a des masses rocheuses qui étaient

largement déplacées, notamment en Provence occidentale. Le problème est compliqué parce que de ce côté-ci par exemple, les masses rocheuses sont déplacées vers le nord et de ce côté-là, elles sont déplacées vers le sud. Donc, bien sûr, c'est pour cette raison que j'ai bien insisté sur la nécessité d'avoir des études géologiques et géotechniques extrêmement poussées, qui plus est, découpées par de grands couloirs en terre, de grandes failles qui, actuellement, pour certaines, sont actives, sont sismiques. Voici pour la tectonique.

Je dirais que tous ces chevauchements ont provoqué des empilements, qui se traduisent par des reliefs. J'ai choisi le cas du Mont Aurélien. Je ne sais pas non plus si cela passera par là. On voit bien qu'avec ce type de relief, il ne s'agit pas de faire n'importe quoi. Il s'agit, bien entendu, de préserver l'équilibre de ces pentes qui est un équilibre très instable, extrêmement fragile. Il est essentiel de ne pas rompre ces équilibres. Cela est capital pour la stabilité de ces pentes dans ces secteurs-là. J'avais mis des cartes pour discuter éventuellement des différents scénarii, mais je pense qu'on n'a pas le temps. Donc, je passe à des questions. On reviendra. Voilà comment se situent les scénarii à un axe, à deux axes, à trois axes et où ils se situent. Bien entendu, ce n'est pas la peine d'aller trop au-delà. Pour le contexte hydrogéologique régional, il y a des contraintes institutionnelles. J'en parle parce qu'il va falloir, bien entendu, les utiliser, ces contraintes institutionnelles. Sur quoi peut-on se baser ? Il y a la loi de l'eau, il y a les décrets 2003-961 de 2003. Puis, il y a les SAGE. Il y a le Code de la santé publique de l'autre côté qui vient de sortir. Là-dedans, on a de quoi discuter des risques encourus en termes d'eau et de défendre les potentialités en termes d'eau. Il y a des obligations dans la législation. La législation est claire en termes de loi de l'eau : il faut qu'il y ait une gestion équilibrée de la ressource en eau, qui vise à la fois à assurer la protection de l'eau, sa valorisation, sa répartition, la santé publique -c'est important- et l'alimentation en eau potable de la population.

Pour protéger ces zones, nous avons des outils. Nous avons des périmètres de protection. Nous avons trois types de périmètres, des périmètres de protection immédiate où il y a interdiction totale d'accès, interdiction totale d'activité étrangère en ce qui concerne l'alimentation en eau potable. Il y a des périmètres de protection rapprochée où nous avons des interdictions et des certitudes qui sont affichées dans les DUP, les Déclarations d'Utilité Publique et que l'on peut utiliser. Puis, il y a les périmètres de protection éloignée où là, on applique essentiellement la réglementation générale. Il faut s'appuyer sur le SAGE en Méditerranée. Je précise -on en a parlé tout à l'heure- qu'actuellement, dans la région PACA, on utilise 91 % des eaux souterraines pour s'abreuver et 9 % d'eau de surface. Donc, vous voyez l'importance de ces eaux souterraines pour les populations. Soyons clairs.

Je continue là-dessus. Très rapidement, le bassin Rhône-Méditerranée, le voici. Quelles sont les commissions et les territoires dans le bassin ? Un bassin hydrologique est constitué de territoires et de commissions entre autres. Sur la commission Durance, c'est le territoire 18 qui est intéressé. Sur la commission littorale Provence-Alpes-Côte-d'Azur, vous avez le territoire qui est ici et son bassin versant, le littoral méditerranéen qui est en bordure et puis les côtiers alpins. Voilà donc quels sont les territoires avec les scénarios que j'ai affichés qui pourraient intéresser ces territoires. Pour ce que l'on appelle les SAGE -les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux- il y a trois SAGE principaux qui sont intéressés dont le SAGE Gapeau qui est ici et puis le SAGE Basse Vallée du Var, avec les scénarios affichés suivant le passage de la LGV dans tel ou tel endroit.

Arrivons maintenant à ce qu'il faut protéger à tout prix. Ce sont les aquifères karstiques qu'il faut protéger. Ce sont d'abord des aquifères qui sont à forte valeur. Ils sont déclarés tels quels dans le SDAGE et les SAGE. Ce sont des aquifères à préserver comme seule ressource d'eau potable.

Quels sont les aquifères qui sont intéressés par la LGV ? Si je prends les scénarii à un axe, la Sainte Baume et le Beausset, on n'a pas d'aquifères karstiques qui seront touchés. Si on prend les scénarii à deux axes, il y a toujours la Sainte Baume qui est touchée. Enfin, si je prends les scénarios à trois axes, ce sont à peu près les mêmes sauf qu'on passera tout à fait au bord, ici, le bassin de la Sainte Baume ne sera pas trop touché. Pour les aquifères non karstiques, c'est-à-dire les aquifères essentiellement alluviaux, quels sont ceux qui sont touchés ? Le Gapeau, l'Argens, la Siagne et la basse vallée du Var. Voilà pour le premier schéma. Pour les scénarios à deux axes, la nappe alluviale de la Durance et puis à nouveau Le Gapeau, l'Argens, la Sianne et la Basse vallée du Var. Enfin, pour le dernier cas de figure, vous voyez pratiquement la même chose.

Je conclurai rapidement. Pour ce qui est des grands risques, il y a bien sûr tout ce qui est stabiliser le territoire, les glissements de terrains à prendre en considération. Il y a tout ce qui existe au niveau technique, notamment en phase de travaux. Il y a enfin le projet géologique qu'il faut prendre en considération et en phase de travaux, et postérieurement, lorsque l'on crée des tunnels par exemple, on a un risque majeur en termes d'aquifère karstique, c'est de vider un aquifère, c'est de modifier la circulation des eaux et cela, ça va intéresser non pas un petit ensemble comme pour un tassement de terrain, mais des populations entières, des villes entières. Donc, là, il faut vraiment être très vigilant et on l'a souligné dès le début.

Patrick WOLF

Très bien, merci beaucoup. Je vous remercie pour cet éclairage.

Christian MANGAN

Ce n'est pas une question. C'est une remarque. J'ai une proposition. Tout à l'heure, dans les différentes étapes qui ont été présentées par les compétences de RFF, les experts de RFF, il a été question de différentes procédures, entre autres le bilan d'une opération de construction du chantier de la LGV. Puisqu'il y a des incidences qui peuvent être à court terme, moyen terme et long terme, il me semble que cette phase de bilan soit complétée par une phase ultérieure qui est celle du suivi ; il y a des incidences qui peuvent être dans le domaine de l'urbanisation, mais il y a aussi des incidences au niveau du sous-sol, de la géologie des eaux souterraines. C'est important qu'il y ait des précautions mises en place de santé institutionnelle pour que la responsabilité ne s'arrête pas à des phases de bilan, mais aille au-delà.

Christian MANGAN

Je voudrais quand même m'arrêter sur le problème des eaux souterraines dans le massif des Maures. Je l'ai vu au début. On m'a donné des soit-disant réponses qui n'ont jamais été des réponses. Cela a toujours été à côté de la plaque. Je voudrais alerter en deux mots. Il faut voir que ces massifs karstiques –comme l'a rappelé Jean-Pierre Ivaldi- sont importants et nouveaux. D'autre part, l'étude d'un massif karstique ne se fait pas par un géotechnicien. Il faut que ce soit les hydrogéologues et un hydrogéologue spécialiste du karst parce que le karst ne s'étudie pas comme le calcaire. D'autre part, il faut que cela soit pris dès maintenant parce que le massif karstique ne s'étudie pas au dernier moment. Une fois que le scénario est fixé, s'il traverse une zone sensible avec des impacts évidents, c'est trop tard. Donc, il faudrait maintenant en faire. Dans les études que j'ai consultées, on n'en parle pas. Donc, je dirais qu'un bilan n'a pas été pris en compte. Avant de

penser au suivi, il faudrait effectivement penser au bilan, mais non pas quand on aura déjà fait, mais pour choisir plutôt. Là, je tiens à alerter sur le domaine de l'eau souterraine dans les massifs karstiques.

Patrick WOLF

Très bien. C'est noté attentivement. Voilà, Jean-Pierre Clarac, paysagiste, expert qui va nous parler d'un projet de territoire.

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

Je suis paysagiste et j'aurais aimé assister à une autre réunion que celle à laquelle j'ai été invité parce que ce qui m'intéresse, c'est le territoire ; quel est ce projet sur le territoire, comment je me déplace dans la Région, vers Paris. Comment j'y travaille dans cette région ? Comment je vis le rapport à la forêt ? Comment je vis le rapport avec l'habitat ? Et cela, je ne le savais pas. Aujourd'hui, il me semble que vous avez, Messieurs de RFF, un outil extraordinaire –on ne le sait pas– au service du projet politique final. Donc, quand je réponds à LGV PACA à la question de savoir s'il faut passer en discrétion ou en valorisation, il me semble que c'est un projet de territoire qu'il faut expliquer. Là, je vais vous présenter un travail que j'ai fait autour d'Avignon, parce qu'à Avignon, on nous a demandé de travailler et de faire un projet de territoire. Aujourd'hui, on voit bien, à l'intérieur de cela, comment le LGV passe. Le LGV est là, il est là et il passe. Ce sont tous ces projets qui semblent être intéressants.

Du coup, j'ose dire qu'il y a un espace de liberté pour que l'on s'installe dans une vision d'avenir. Une fois qu'on aura cette vision d'avenir, on aura matière première pour instaurer un débat sur les pertinences et les conditions de construire le LGV. Le débat n'est pas une fin en soi. On doit être juridique. On doit rester toujours disponible. La gare d'Avignon, c'est une réussite architecturale. N'empêche que ces territoires aujourd'hui –comme vous l'avez annoncé–, car dans 15 ou 20 ans, il ne se passait pas grand chose. Il allait y avoir des travaux et c'est dans 20 ans qu'on pourra prendre le TGV. Il me semble que 15 ans, c'est un temps qui est relativement important. Du coup, il faut se poser la question de savoir quoi faire pendant ces 15 ans pour démolir et construire ailleurs, réorganiser des installations bâties, recomposer le territoire en tenant compte de ces nouvelles données issues de la nécessité de construire. Moi, j'en appelle -non pas à vous parce que ce n'est pas votre responsabilité- mais à une institution qui me semble être la Région et qui devrait être en première ligne pour essayer de répondre à ces questions. Vous, vous aurez un outil hyper-spécialisé qui s'appelle le transport en commun à grande vitesse entre le point A et le point B.

Il me semble que le mot de solidarité soit important pour financer des reconstructions territoriales le long et en profondeur de l'axe. Vous voyez : il y a encore le TGV qui passe. Pardon, Madame ? Oui, là, sur cette partie du Gard et c'est dans la plaine. Il va rentrer là-dedans. Il va passer Villeneuve-lès-Avignon, puis le long d'Avignon. Voilà la tour de Villeneuve-lès-Avignon, ici et le Rhône est juste derrière.

Voilà le TGV qui passe et il passe –parce que le TGV, cela doit passer– avec une certaine vitesse, avec une certaine courbe. Je trouve qu’actuellement, cette situation est absolument inacceptable. On a parlé tout à l’heure de Caumont-sur-Durance. Vous avez inventé des espaces qui sont à l’abandon. J’ai été mandaté par la DDE et la communauté de communes du pays d’Avignon pour inventer un atelier de 90 hectares entre ASF, RFF, SNCF. Comme ces espaces n’appartiennent à plus personne, aujourd’hui, ils sont en friche. Comme ils sont en friche, on met des merlons et comme ces friches, aujourd’hui, on ne sait pas les habiter, ce sont des gens du voyage qui les habitent. Quand on arrive, que l’on a quitté l’autoroute et qu’on rentre à Avignon, ville de la culture, on est accueilli par des sites qui sont abandonnés de tous, alors qu’on est en train d’inventer des produits qui nous mènent en quelques minutes à Paris. Je trouve que la société est très en contradiction par rapport à cela. Du coup, on se demande depuis quand on ne s’est pas posé cette question du nouveau territoire. On s’aperçoit que le parcellaire est hérité du temps où le village vivait en autarcie. On n’a pas touché cela. Nos forêts sont constituées de petites parcelles appartenant à des petits agriculteurs. La lutte contre l’incendie et la forêt devient difficile puisque l’arboriculture, la viticulture, les broussailles s’installent. Ces 15 à 20 ans qui nous séparent doivent être utilisés pour recomposer les territoires sous influence directe, concernés par le futur tracé. Vous arrivez, Messieurs de RFF, avec des outils, un pont, deux ponts et vous installez.

Si, aujourd’hui, on peut travailler le territoire et dialoguer avec le territoire, on pourrait trouver des projets plus élégants. Il faut vérifier toujours, en hiérarchisant les fondements du territoire, les parcelles. Nous risquons de même mieux mettre en avant les valeurs exceptionnelles des territoires concernés, favoriser la connaissance fine de nos paysages contemporains.

Du point de vue RFF, un tracé, c’est 85 % de parties communes et 5 % de situations exceptionnelles. Du point de vue du riverain, c’est important, la façon dont la ligne va modifier la perception du territoire. Cette contradiction est énorme. Quand je suis dans mon champs, il n’y a que mon champs qui comptent. Il n’y a que mon environnement qui compte. Quand vous êtes RFF, vous êtes obligés d’installer une ligne. Pour le paysagiste, quand la parcelle est modifiée, tout l’équilibre est perturbé et c’est tout un système complexe qu’il faut recomposer.

Je soutiens que les fondements du territoire doivent être renforcés, les réseaux d’évacuation, etc. A force de vouloir se confondre, on est obligé de faire des artifices. Aujourd’hui, il y a des artifices. Vous plantez des millions d’arbres, vous peignez en ocre, bleu. Pour regrouper les forces, il faut définir les multiples enjeux, il faut des grands projets de territoire. Je trouve qu’on a parlé beaucoup de la Plaine des Maures. Cette Plaine des Maures, qui va lui accorder un avenir qui respecte les préoccupations des écologistes, qui respecte les préoccupations du TGV ?

Je vais avoir une réunion pour essayer d’agrandir de 200 hectares la zone de déchets. Ce site est merveilleux, la Plaine des Maures. Est-ce que la Plaine des Maures doit être le grand site des déchets de toute la région PACA ? Peut-être, et auquel cas, qu’est-ce que veut dire la présence des arbres à ses côtés ? Il revient à RFF –me semble-t-il, je vous décris cela– d’être moteur et accompagnateur de ces grandes mutations. C’est vous qui venez nous dire que nous vous aiderons à installer un TGV. Aidez-nous à être moteur et accompagnateur. On ne peut pas se contenter de traverser un territoire. Il faut profiter de l’événement pour transformer ces sites en sites de projets.

Voilà un projet qu’on avait fait sur la plaine d’Avignon. C’est : « *Quels sont, pour les 20 ou 25 ans qui viennent, tous les sites de projets que l’on doit être obligé de mettre en musique en Avignon, de façon à ce que ce qui se passe là, sur l’ensemble du site, soit mis à l’unisson ?* ». C’est tout ce pays qui se met en musique pour essayer de répondre. Aujourd’hui, on a 20 ans d’avance sur la stratégie

d'Avignon. Profitons-en pour nous mettre au boulot et pour ces deux sites qui regroupent 40-50 communes, essayez d'avoir ce type de carte parce que si on a ça, messieurs de RFF, vous serez toujours les bienvenus ici.

(Applaudissements de l'assemblée)

Index

Nous vous signalons que nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms et termes suivants

commune d'Aluns 20

DBA 38, 40

DBC 40

DBD 40

gonfleuse 45

l'APS 10

l'USEF 21

Monsieur HECKER 21, 22

mont Sérelles..... 2