

# Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

## Synthèse de la réunion thématique « Bruit, paysage et environnement local » Montpellier 25 avril

### Accueil et ouverture

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public (CPDP)**, rappelle que l'Etat est commanditaire du débat ; il présente la Commission particulière du débat public, son rôle et fait référence aux 3 questions posées par le débat : perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport (qualité de service, impact sur l'environnement) ; orientations souhaitables (en fonction des 3 composantes du développement durable et des projets d'aménagement du territoire) ; acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures.

### Qu'attend l'Etat du débat ?

Pour **Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer**, il s'agit de se projeter dans le long terme et de répondre aux questions suivantes : quelle mobilité (des personnes et des marchandises), pour quelles activités, pour quel aménagement du territoire, dans quel cadre de vie ? Sachant que l'Etat prévoit une augmentation de la mobilité de 40 % sur les 20 ans à venir et parallèlement une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (de 10 à 30 %, selon les progrès technologiques), deux contraintes fortes doivent être levées : l'aggravation de la congestion routière et l'impact environnemental global et local.

L'Etat soumet au public 44 mesures, classées en 6 familles, qui concernent le court, moyen et long terme. Certaines mesures visent à réduire la congestion, d'autres permettent d'améliorer le bilan environnemental, d'autres encore intègrent le développement du territoire, certaines enfin prennent en compte plusieurs contraintes. Le but de l'Etat, au final, est de définir une politique des transports en concertation avec les collectivités et en phase avec les attentes des citoyens.

### Présentation des enjeux généraux et du questionnement de la réunion

**Dominique BOURG, membre de la CPDP**, rappelle les problématiques abordées lors de la réunion sur les enjeux globaux. Premier paramètre, l'accroissement de l'exploitation du pétrole, le pic pétrolier et la déplétion entraînant une hausse importante du prix du baril, sans que les biocarburants puissent résoudre le problème. Cette montée indéfinie des prix aura un impact non négligeable sur les transports. Second paramètre : le changement de la composition chimique de l'atmosphère climatique. Celui-ci a plusieurs conséquences : l'élévation de la température, l'élévation des eaux, le changement du régime des pluies et un climat plus brutal et plus variable (phénomènes extrêmes). Ces bouleversements, qui se déroulent habituellement sur des durées très longues, vont se dérouler sur un temps très court et atteindre des écosystèmes déjà fragilisés.

## **L'impact des transports sur le paysage et l'environnement local**

### **L'insertion des infrastructures dans le paysage : corridor de nuisances, intérêt et limite**

**Isabelle RAULT, cabinet Hanrot et Rault**, parle de l'étalement urbain, véritable fléau pour le territoire. Elle distingue 3 entités territoriales : les unités urbaines, les unités agricoles et les unités naturelles. Elle constate que l'entre-deux de ces unités devient un réservoir par défaut du passage des infrastructures. Elle établit que celles-ci, très voraces d'espace, destructurent le paysage et produisent un effet de coupure. Pourtant, elles pourraient être vecteur d'aménagement du territoire. Elle préconise de choisir, parmi les mesures, celles qui ont un impact sur l'aménagement du territoire et considère qu'en jumelant les infrastructures ou en les additionnant, les conséquences sont plus limitées. Le passage hors des couloirs existants destructure et les mesures compensatoires seraient trop de trop grande ampleur. Elle considère que l'enjeu des déplacements sert l'Europe, mais pèse sur le cadre de la vie quotidienne.

### **L'impact des infrastructures sur le risque d'inondation et sur les ressources en eau**

**Philippe HUET, ingénieur général Génie Rural Eaux et Forêts**, rappelle que l'eau est le premier « habitant » du territoire et que lorsqu'il y a confrontation entre le système hydraulique et les constructions qui viennent ensuite, l'eau est toujours prééminente. Il indique que le dossier cite un ensemble d'infrastructures, mais que les voies fluviales ne sont pas totalement innocentes sur les impacts (notamment le Canal Rhin-Rhône qui aurait aggravé les crues). Il pense qu'il est indispensable de prendre en compte l'impact de l'eau et cite le système juridique prévu. 2 types de textes existent : l'un concernant l'impact au regard des inondations : voie hors d'eau, emprise au sol, effet de barrière, l'autre s'agissant des impacts au regard des pollutions pendant le chantier et en exploitation (pollutions chroniques et accidentelles). La solution pour minimiser les impacts et les atteintes au milieu naturel est dans l'évitement ou la parade : réalisation d'ouvrages d'art, rétablissement d'écoulement... Il estime qu'il est nécessaire de prendre le problème le plus en amont possible et une vigilance permanente est essentielle tout le long du chantier et lors de l'exploitation.

## **Questions/réponses**

**Cyrille MEUNIER, maire de Lattes, conseiller général et Vice-président de la communauté d'agglomération de Montpellier**, pense que les risques d'inondabilité ont été sous-estimés entre Lattes et Montpellier et que le passage du doublement de l'autoroute et de la ligne LGV, ne peut s'envisager dans ce couloir.

Philippe HUET le rassure et lui explique que l'administration a fait beaucoup de progrès : l'instruction précise très bien les différents rendez-vous obligatoires et les paramètres à prendre en compte. Il cite le travail remarquable fait par RFF sur Nîmes et Montpellier, mais reconnaît que le changement climatique n'a pas encore été pris en compte dans les normes à appliquer.

**Maurice DOLADILLE, Président de l'Association baillargoise pour un urbanisme maîtrisé**, se plaint d'un cumul de nuisances sur sa commune : autoroute A9, nationale 73, voie ferrée et peut-être la LGV et demande que plus d'attention soit donnée aux populations.

Isabelle RAULT pense qu'une requalification de ces infrastructures est nécessaire et que les politiques ne peuvent plus se contenter de fabriquer des tuyaux.

**Suzanne BOISMENU, Comité de défense du quartier de la Céreirède sur la commune de Lattes**, aimerait des précisions sur la notion de transparence hydraulique. Elle considère que le problème, localement, est l'écoulement nord-sud et sud-nord et la mer, qui accentue les inondations. Elle s'interroge sur la prise en compte de ces réalités pour la construction de nouvelles infrastructures, alors même que les paramètres se modifient : multiplication des routes, habitations, zones commerciales, digues bétonnées...

Philippe HUET la renvoie à une instruction du Ministère de l'environnement de 2002 qui précise ce qu'est la transparence hydraulique. Il lui explique qu'il est nécessaire de distinguer ouvrage nouveau et ancien : le nouveau ne tolère aucune surélévation de l'eau (modèles GREF), alors que pour l'existant, les choses sont plus délicates. La loi sur l'eau, peu appliquée selon lui, fait obligation de déclarer l'état des ouvrages construits avant 1995. Actuellement, si le préfet estime qu'il y a danger, le propriétaire est tenu de le remettre en état. Mais il reconnaît que le patrimoine hydraulique, datant de plusieurs siècles, est difficile à mettre aux normes rapidement. Il mentionne que, malheureusement, certaines infrastructures sont considérées comme des ouvrages hydrauliques.

**Cathy VIGNON, CLAPE-LR (Comité de liaison pour les associations pour l'environnement du Languedoc-Roussillon)**, s'interroge sur la façon d'intégrer dans les SCOT, le problème du changement climatique et de l'accentuation des phénomènes : la planification se faisant actuellement sur la centennale. Elle pose également la question de la responsabilité de l'entretien des talus ferroviaires qui servaient en cas de crue.

Philippe HUET rapporte qu'il y a un problème d'articulation entre hydraulique routière et urbaine. L'hydraulique routière prend en compte la centennale et un coefficient de sécurité pour s'assurer que l'ouvrage va tenir. Le problème est d'assurer la cohérence entre les deux approches. Aucun texte politique n'évoque ce sujet et il est laissé à la responsabilité des ingénieurs.

### **Infrastructures et rupture de la continuité territoriale, risques pour la biodiversité et les services écologiques dans un contexte de changement climatique et de migration des espèces, avis d'un expert de la biodiversité**

**Arnaud MARTIN, CNRS**, précise que la région méditerranéenne est un point chaud de la biodiversité mondiale grâce à son relief et son insularité. Il fait remarquer que dans l'Hérault, 50% des espaces naturels sont remarquables et que l'on y trouve 3/5 des espèces vivant en France. Il présente les nombreux services écologiques fournis par les écosystèmes : approvisionnement, régulation, culture, et précise que les écosystèmes sont examinés en interaction avec les activités humaines. Dans le Languedoc-Roussillon, il constate qu'il y a une prédominance d'écosystèmes à usage récréatif. Selon lui, le changement climatique sera assez catastrophique ; les écologues commencent à construire des modèles sur ce phénomène et prédisent une perte de biodiversité et un bouleversement des espèces.

Concernant les impacts des infrastructures, il constate que la fragmentation a des effets variables selon les espèces et qu'elle est souvent favorable aux espèces envahissantes. D'après lui, il faut anticiper au mieux les changements -qui concernent aussi bien le climat que les usages- et les impacts. Il recommande d'intégrer les actions dans le temps, lors de la création et de la vie de l'infrastructure.

### **La politique de l'Etat en matière d'insertion des infrastructures**

**Bertrand GALTIER, ministère de l'Ecologie**, rapporte les actions de l'Etat dans le domaine des impacts des transports et de la prise en compte des enjeux environnementaux. Il approfondit plus particulièrement trois impacts :

- l'impact des inondations (connu par le public)
- l'impact sur les paysages (plus complexe car normes culturelles et patrimoniales).
- l'impact sur la biodiversité. Il explique pourquoi celle-ci doit être protégée : dimension essentielle du vivant qui permet l'adaptation au changement, elle intervient sur le cycle de l'eau, la fertilité du sol et constitue un enjeu essentiel pour les humains. Les dommages, s'ils ne sont pas forcément visibles aujourd'hui, le seront pour les générations futures.

Il explique que l'Etat a un double rôle, à la fois en tant que régulateur (Charte constitutionnelle de l'Environnement ; Stratégie nationale de la biodiversité) et comme maître d'ouvrage (RFF, VNF). Concernant les impacts des infrastructures (destruction d'habitats, fragmentation, artificialisation des sols, collision), il rapporte que la démarche générale se fonde sur la hiérarchisation du mode de raisonnement : éviter les impacts, les atténuer, les compenser. Il déclare que le droit européen régit environ 90% du territoire national en matière d'environnement et précise que les études d'impact sont soumises à enquête publique.

**Daniel GAGNIER, CLAPE-Languedoc-Roussillon**, rappelle les recommandations de son association concernant le facteur 4 : reports modaux, prise en compte des coûts externes pour une taxation courageuse de la route. Il regrette la cohorte de sigles et de lois environnementales et souhaite leur application. Il attire l'attention sur la vigilance nécessaire à avoir sur les conséquences des fragmentations (il se prononce contre l'autoroute A79) et est sceptique face aux mesures compensatoires. Côté positif, il cite dans la charte de l'environnement : le droit à l'information, la responsabilité des maîtres d'ouvrage et constate une meilleure interconnexion entre services de l'Etat et associations. Il apprécie la qualité du dossier présenté par l'Etat.

## Questions/réponses

**Régine LACOSTE, Association Muscat, Pinèdes et Garrigue de Lunel**, fait remarquer que les vignobles sont une part importante de l'économie de la région et qu'en cas de destruction, ces terroirs ne sont pas remplaçables (le quantitatif ne peut remplacer le qualitatif).

**Jean-Claude BERARD, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement du Gard**, estime que la prévention est nécessaire concernant les inondations et cite le problème du Gulf Stream. S'agissant de la biodiversité, il rappelle que les garrigues sont uniques, notamment pour leurs plantes médicinales.

Bertrand GALTIER considère que la préservation des paysages passe par le maintien d'une activité qui a façonné le paysage. Il explique qu'en ce qui concerne la compensation, elle peut se faire à l'échelle européenne et qu'en cas de construction sur une zone Natura 2000, la notion d'intérêt public majeur est obligatoire.

Michel BADRE témoigne du contrôle très strict fait par l'Europe en ce domaine. Concernant la biodiversité et l'impact des infrastructures, il rapporte la complexité d'une évaluation dans un système sans cesse en mouvement (urbanisme, surfaces agricoles, climat...).

**Jean CLAVEL, vigneron**, considère que le territoire ne doit pas être dédié au tourisme alors que le vignoble a inscrit une trace patrimoniale remarquable dans le paysage. Selon lui, des erreurs majeures ont été commises lors de la construction de l'A9.

Arnaud MARTIN précise que le paysage méditerranéen a été façonné par des usages pastoraux, sylvicoles et agricoles et que l'on est passé d'un usage alimentaire de ce paysage à un usage plus récréatif.

**Michel FAUCHERRE, ADPMAG** (Association pour la défense du patrimoine) s'interroge sur l'utilisation actuelle des champs d'expansion de crue (pour limiter les inondations) et la cohabitation de deux types de transports : transit et desserte locale.

Philippe HUET reconnaît que les champs d'expansion ont été utilisés comme réserve foncière et regrette le peu d'attention portée aux installations hydrauliques anciennes. Il constate également qu'une vigne cultivée en méthode intensive n'absorbe pas l'eau contrairement à une vigne « lombriquée ».

## **Les effets du bruit sur la santé**

**Jean-Paul ESCANDE, professeur**, cite les conséquences du bruit sur la santé : problème de sommeil, stress, qui entraînent des troubles cardio-vasculaires, mentaux et retentissent sur le développement des enfants. Mais selon lui, au-delà des constatations, le médecin doit prendre en charge l'état d'exaspération de la population face à des problèmes qui ne sont pas résolus : « un dialogue de sourds entre ceux qui ont un modèle et ceux qui ont un vécu ». Il considère que les normes sur le bruit sont inefficaces et ne correspondent à rien. Il préconise la concertation dès qu'il y a construction d'une infrastructure. Il constate que la réalité médicale contredit les normes et qu'une partie de la population, « allergique au bruit », doit être prise en charge médicalement. Il recommande que des adaptations, budgétées à l'avance, puissent être faites une fois le projet en place.

**Anne GUERRERO** explique que **RFF analyse les phénomènes d'émission et de propagation du bruit ferroviaire et mesure les différentes sources de bruit** (bruit des tractions, bruit du freinage, ventilateurs et chaînes de traction). Elle rapporte que RFF a défini trois axes de lutte contre le bruit : le volet préventif (le plus en amont possible sur les projets), volet curatif (action sur des points noirs bruit, opérations financées à 50% par RFF, 50% par les collectivités locales), volet isolation et progrès (réduction du bruit de l'infrastructure -pose d'absorbeurs sur les rails-, du matériel roulant -semelles de frein en matériau composite- et protection active par des murs, buttes anti-bruit et protection de façade).

**Jean-Pierre MARCHAND, ASF**, rapporte que le seuil réglementaires sur une infrastructure existante est de protéger des « points noirs bruit » (ne pas dépasser les 70 décibels/jour et les 65/nuit). Il ajoute que si une modification significative est faite sur l'infrastructure, cette même norme sera appliquée à l'ensemble des habitations touchées par la modification. Concernant les autoroutes nouvelles, la réglementation est de 60 décibels/jour et 55/nuit. Il explique le principe d'antériorité : si une habitation vient se construire après l'infrastructure, la protection est à la charge du constructeur ; si la construction est antérieure à l'autoroute ou à 1978, la protection est à la charge de l'autoroute. Les voies sont classées en fonction de l'empreinte acoustique : 250 mètres, pour une 2X2 voies, 300 mètres pour une 2X3 voies. Le programme de résorption du bruit prévoit des protections de façade, des écrans, des chaussées absorbantes. Il cite la directive européenne Lden, plus contraignante que les lois françaises et rapporte que l'augmentation de la circulation a entraîné un surcroît de nuisances.

**Maurice DOLADILLE, résident de l'Association baillargoise pour un urbanisme maîtrisé**, exprime sa douleur de vivre au jour le jour auprès d'une autoroute non protégée et souhaite de l'aide.

**Denis RANDON, CODETEL**, considère que les niveaux réglementaires sont trop élevés alors même qu'un rapport de l'OMS, en prenant des valeurs bien moindres, indique que même à niveau

très faible, une exposition prolongée au bruit est dangereuse pour la santé. Il ajoute que peu d'habitations possèdent une bonne isolation acoustique et que les gens vivent une bonne partie de l'année en extérieur. Il dénonce, de plus, des niveaux de bruit calculés en moyenne (non valable pour les voies ferrées et les aéroports) et l'ignorance, pour la réglementation, du cumul des nuisances. Il souhaite que « la qualité de l'environnement sonore soit préservée lorsqu'elle est satisfaisante » (directive intégrée à la législation française).

### **Etat des lieux sur la législation et les dispositifs**

**Jérôme LARIVÉ, Mission bruit, Ministère de l'Ecologie**, rapporte qu'un dispositif législatif important encadre le sujet (Loi Bruit, directives européennes, Plan national d'action contre le bruit, lois sur le bruit intégrées dans le Code de l'environnement) : un droit effectif est accordé à tous contre le bruit des transports et ce droit est fondé sur la prévention ; les nouveaux bâtiments doivent respecter des règles de construction renforcées ; lors des projets de voirie, des dispositions adaptées doivent être prévues par le maître d'ouvrage et soumises à la concertation, afin de limiter les nuisances sonores ; enfin, la création de points noirs bruit doit être évitée. Il ajoute que des observatoires ont été créés à partir de 2001, sous la responsabilité des préfets, qui doivent hiérarchiser les situations les plus critiques. Ce dispositif est en voie de renforcement avec la mise en œuvre de la directive européenne sur le bruit dans l'environnement, récemment transposée dans le droit français.

**Etienne HANNECART,UDVN**, témoigne du problème de la cohabitation des populations et des infrastructures sur un territoire restreint et précise que la directive européenne ne considère pas les populations hors des villes. Il fait référence à la loi sur le bruit de 1999 qui applique une norme datant de 1933 qui ne dépassait pas 40 décibels : « c'est une hérésie scientifique », déclare-t-il. Il rapporte les résultats d'une enquête socio-acoustique menée à Caumont sur Durance où la population déclare beaucoup de nuisances au passage du TGV. Selon lui les remèdes sont légaux (abaisser les seuils d'intervention de 10 dB), techniques (attention, le replâtrage technique coûte très cher), ou à la source (volets modulables sur les trains). Selon lui, nous avons le choix entre le cercle vertueux et le cercle vicieux (encouragé par la loi). Il conclut que, à ces conditions, le report modal de la route vers le rail n'est pas bénéfique.

### **Questions/réponses**

**Cathy Vignon, CLAPE LR réclame** un changement important dans la vie de la société et un rapprochement entre lieu de production et lieu de consommation.

**Jean-Paul ESCANDE** s'interroge sur la catastrophe naturelle qui permettra à la société de prendre conscience de la situation absurde dans laquelle nous vivons.