



**LGV PACA**  
**Charte de consultation des acteurs**  
  
**Compte-rendu de la réunion n°2**  
**du groupe thématique**  
**milieu humain**  
  
**Tenue le 19/02/07 à Marseille - RFF DR PACA**

**Participants :** *(par ordre alphabétique)*

<b>Michelle CHAIX</b>	Stop Nuisance Cuers
<b>René CHAIX</b>	Vivre à Gémenos
<b>Jean Paul CHARBONNIAUD</b>	ACGP
<b>Bernard DESTROST</b>	ASSEC
<b>Marc DUCHENNE</b>	Agglomération dracénoise
<b>Joseph FABRIS</b>	ASPE
<b>Serge JOVER</b>	ADEV
<b>Olivier LESAGE</b>	Stop TGV COUDON
<b>Marcel SAUVAN</b>	ADECOHA
<b>Christine VIALATTE</b>	ADSPV
<b>Bernard GYSSELS</b>	RFF
<b>Joël CONSTANS</b>	RFF
<b>Sandrine RABASEDA</b>	RFF
<b>Alain DESSAGNE</b>	KFH (AMO RFF)

**Interventions :**

<b>Caroline FOLLINET</b>	EGIS Rail (études environnement)
<b>Pierre-Yves NADEAU</b>	CIA (bruit ferroviaire)

Absents excusés :

Catherine ALINAT	A7C
------------------	-----

**Ordre du jour de la réunion :**

- Point d'étape sur le programme des études complémentaires et sur l'avancée des autres groupes de travail thématiques,
- Intervention sur le bruit ferroviaire, sa réglementation et les protections envisageables,
- Tour de table sur les orientations et les mesures préconisées par les participants.

En préambule, Bernard GYSSELS remercie les participants et rappelle la signification donnée par RFF au travail du groupe « milieu humain ». Il s'agit d'aboutir à des orientations et des propositions concrètes susceptibles de faciliter l'insertion du projet et non pas de débattre du choix de tel ou tel scénario ; ce choix appartenant aux partenaires co-financeurs du projet. Bernard GYSSELS évoque également la déontologie qui doit prévaloir dans le cadre de la consultation des acteurs, déontologie qui suppose de ne pas utiliser à l'extérieur et de façon tronquée, les informations communiquées au sein du groupe.

### **Point d'étape sur le programme des études complémentaires et sur l'avancée des autres groupes de travail thématiques**

Bernard GYSSELS remet aux participants un document de présentation précisant le cadre de l'expertise, la méthodologie des études et les différentes familles de solutions. Les couloirs étudiés et comparés sont ceux du débat public, actualisés et comparés sur la base des mêmes hypothèses.

Bernard GYSSELS précise que le groupe thématique biodiversité – milieu naturel se réunira le 20 février 2007, le groupe thématique agriculture – viticulture, le 21 février 2007 et le groupe thématique aménagement du territoire, le 22 février 2007.

**Caroline FOLLIET** d'EGIS Rail présente le contenu des études environnementales et les différents types d'enjeux étudiés (humain, milieu naturel, agriculture...). Ces types d'enjeux sont considérés d'égale importance. Pour chaque type d'enjeux, 4 niveaux sont fixés, de très fort à faible. Les thèmes étudiés pour le milieu humain sont les suivants : l'urbanisme, les infrastructures et principaux réseaux, les risques technologiques et sols pollués. Il est demandé de s'assurer que l'ensemble des sites Seveso sont bien pris en compte.

Bernard GYSSELS précise qu'il ne s'agit en aucun cas de l'étude d'impact qui doit être conduite au stade de l'avant projet sommaire (APS). Dans le cadre des études complémentaires, on reste dans les couloirs d'environ 7kms de large présentés au débat public et on analyse la performance environnementale des différents scénarios dans ce cadre, avec le même niveau de précision quelque soit le territoire et le scénario étudiés.

### **Intervention de Pierre-Yves NADEAU (CIA) sur le bruit ferroviaire**

Pierre-Yves NADEAU présente la réglementation actuelle sur le bruit des infrastructures ferroviaires, les particularités du bruit des LGV (bruit de roulement, matériel et aérodynamique) et note que la recherche a permis de réduire de 10 db le bruit des TGV entre la première et la dernière génération, à vitesse égale. La mesure du bruit ferroviaire est effectuée au passage du train et lors d'un cycle complet de 24h. Quant à la prévision, elle utilise un logiciel de simulation acoustique intégrant notamment les effets de la météorologie et passe par la pose de capteurs situés de part et d'autre de la future ligne pour mesurer l'état initial. Pour la réduction du bruit ferroviaire, il faut agir sur le matériel, l'infrastructure, le choix du tracé, les protections mises en place à la source ou sur les façades des habitations. Les perspectives d'avenir de réduction du bruit ferroviaire dépendent de la réglementation européenne (limites ou seuils d'émission, plans de prévention..), des mesures nationales ou de l'initiative des gestionnaires et exploitants d'infrastructures, des constructeurs.

Dans le cas d'un cumul d'infrastructures, chaque gestionnaire doit préserver les populations du bruit dont il est à l'origine. Par ailleurs, pour les infrastructures existantes, il existe une réglementation « point noir bruit » pour réduire les nuisances sonores.

Bernard GYSSELS précise que le bruit ferroviaire est pris en compte tout au long de l'élaboration d'un projet de LGV. Cela passe notamment par l'éloignement des habitations, le profil en long de la ligne mais aussi la topographie pour tenir compte des réflexions possibles des bruits. Dans la bande de 500 mètres soumise à enquête publique, il est encore possible de modifier le tracé. Sur les LGV déjà réalisées, on prend en compte l'habitat jusqu'à 500-600 mètres de part et d'autre des voies, dès lors que la propagation du bruit l'oblige. Les protections sont faites pendant les travaux et leur efficacité est vérifiée à la mise en service puis pendant l'exploitation. Les seuils de bruit calculés doivent rester conformes à l'arrêté ferroviaire bruit de 1998. Pour la LGV PACA, la législation qui sera appliquée sera celle en cours à la date de l'enquête publique. RFF dimensionnera les protections phoniques en fonction du trafic escompté dans les 20 ans à venir. RFF a une obligation de résultat, c'est-à-dire de respect des niveaux de protection légaux, même en cas d'augmentation du nombre de trains et/ou de la vitesse des trains.

### **Tour de table sur les orientations et les mesures préconisées par les participants.**

L'essentiel des préoccupations se concentre sur le bruit ferroviaire même si la sécurité (en cas de transport de matières dangereuses), les vibrations (notamment en cas de mixité), les poussières et les rayonnements (contacts roue/rail et antenne), sont également mentionnés.

De manière générale, les protections phoniques particulières (sur les habitations elles-mêmes) sont considérées comme le dernier recours, dans une région où on vit dehors. On demande des protections adaptées au mode de vie méditerranéen et une insertion paysagère soignée en milieu urbain comme en milieu rural. Des mesures à définir en concertation avec les acteurs locaux.

### Mieux évaluer les impacts sur l'économie et le patrimoine

Certains participants craignent que la présence de la ligne nouvelle conduise à une paupérisation de certains villages ou secteurs d'agglomération situés à proximité par effet de délocalisation d'activités ou d'habitations. D'autres redoutent à l'inverse, une flambée immobilière dans le secteur des gares nouvelles. Les uns et les autres souhaitent que l'on évalue les incidences éventuelles du projet en termes de dépréciation et d'appréciation des terrains occasionnés par la construction de la LGV.

### Aller au-delà des seuils de l'arrêté ferroviaire bruit de 1998

Les participants demandent des protections phoniques allant au-delà de la réglementation actuelle.

- Certains justifient cette demande en faisant référence au principe de précaution désormais intégré dans la Charte de l'Environnement. Pour eux, l'absence d'évaluation précise des impacts du bruit sur la santé humaine (insomnie, dépression, manifestations psycho somatiques) et l'évolution tendancielle des normes vers plus de protection, devraient conduire à concevoir un projet exemplaire se projetant au-delà des normes actuelles.

- D'autres considèrent que le dimensionnement des protections est fondé sur des bases de calcul contestables tant pour les niveaux de bruit que pour la fréquentation de la ligne. Le calcul retient en effet des niveaux moyens de bruit alors que la gêne sonore est surtout ressentie de façon maximale au passage du train. Par ailleurs, le calcul de la fréquentation qui est fondé sur le trafic moyen journalier annuel (TMJA) sous-estimerait l'addition des nuisances sonores en période de pointe. Ils demandent qu'une campagne régulière de mesures du bruit soit réalisée après la mise en service ; ils demandent également que RFF prenne en compte non seulement les valeurs moyennes de bruit mais aussi les valeurs maximales et que l'on retienne les recommandations de l'OMS pour le niveau de bruit en extérieur.
- Enfin, certains participants estiment que les collectivités qui veulent le TGV devraient prendre en charge des aménagements complémentaires autour des voies pour garantir la qualité de vie des riverains. Ces aménagements, qui ne relèvent pas d'un cadre réglementaire, peuvent avoir en particulier un rôle important de protection phonique complémentaire.

### **Prochaine réunion**

Elle aura lieu fin juin 2007 et sera accompagnée d'une visite sur le terrain.

Chaque participant pourra compléter à cette occasion les premières orientations et mesures envisagées pour faciliter l'insertion du projet LGV Paca dans son territoire.