



LGV PACA
Charte de consultation des acteurs
Compte-rendu de la réunion n°2
du secrétariat technique

tenue le 25/01/07 à Marseille - RFF DR PACA

Participants :

CRCI : MM. Luc CORSO et Christophe GLORIAN
DRAF : M. Claude GUERIN
DRE : M. Michel MARTIN
FNAUT PACA : M. Claude JULLIEN
Association TGV Développement Var-Nice-Côte d'Azur : M. Alain PATOILLARD
URVN (France Nature Environnement) : M. André GARNAULT
SNCF : M. Dominique LECLUSE
RFF : MM. Bernard GYSSELS, Sandrine RABASEDA, Jean-Marc DZIEDZICKI
AMO FRANCOM : M. Alain DESSAGNE

Absents excusés :

CR PACA : M. Bertrand WOLKOWITSCH
Association TGV Provence Côte d'Azur : M. Robert HENAFF
SGAR : M. Renaud BALAGUER
Association LPO

Ordre du jour de la réunion :

- Point d'étape sur le programme des études complémentaires
- Présentations et échanges autour des premières orientations et mesures évoquées dans les groupes de travail thématiques

En guise d'introduction Bernard GYSSELS remercie de sa présence le représentant de l'association URVN qui a été sollicité pour rejoindre le secrétariat technique. Il rappelle le rôle du secrétariat technique comme instance qui veille au respect de la Charte, à la bonne coordination et au suivi de la démarche des groupes de travail thématiques.

1. Point d'étape sur le programme des études complémentaires

Bernard GYSSELS précise que l'expertise des études techniques en cours couvre bien les 3 familles de scénarios et les aménagements qu'ils rendent nécessaires sur le réseau classique. Il présente les 4 volets du cahier des charges de l'expertise.

- Volet 1 : mise à plat méthodologique
- Volet 2 : expertise active et compléments d'étude
- Volet 3 : assemblage des scénarios et comparaison multicritères partielle
- Volet 4 : assistance à maîtrise d'ouvrage

Le volet 1 de mise à plat méthodologique prend bien sûr en compte les études de MPM et TPM ainsi que les propositions de l'ADAM pour les Alpes-Maritimes. Les thèmes concernés sont l'infrastructure, les coûts et l'analyse des risques, la capacité, les temps de parcours, l'environnement. A titre d'exemple, Bernard Gyssels cite les adaptations au relief rendues possibles par une réduction de la vitesse à 270 km/h sur certaines portions. De même différents raccordements sont étudiés avec les fonctionnalités qu'ils apportent notamment entre ligne classique et nouvelle. Pour les tunnels, l'instruction 98 300 retient le principe du monotube pour les tunnels inférieurs à 10kms et le bitube au-delà de 10 kms. L'expertise se penche également sur l'exploitabilité des gares nouvelles (souterraine à Marseille, aérienne à Toulon Est) en étudiant les jonctions possibles entre la gare nouvelle et la gare actuelle.

Pour les tunnels et dans un souci d'économies, un participant mentionne le tunnel monotube avec voile béton mis en œuvre par Bouygues en Hollande au tunnel du Groenhart ; il propose à RFF d'étudier à Marseille la possibilité d'un tunnel sans gare nouvelle comme à Lyon pour les TGV direct vers Nice. Un ouvrage qui pourrait éventuellement être réalisé dans une 2^{ème} phase.

2. Les premières orientations des groupes de travail thématiques

Groupe de travail « Milieu humain » :

Les orientations évoquées par ce groupe pour protéger les populations contre les nuisances se focalisent sur le bruit.

Sur ce thème, les participants estiment qu'il est en général préférable de passer dans des zones d'activités plutôt que dans des zones d'habitations. D'une part, parce qu'il y a en général moins de monde dans ces zones, voire personne la nuit. D'autre part, parce que le bruit ferroviaire pendant la journée quand on travaille apparaît comme moins gênant que la nuit dans des zones d'habitation. L'exemple de Massy est cité ; le TGV y passe entre autoroute et zone d'activité sans soulever apparemment de gêne manifeste.

RFF précise que la réglementation du bruit distingue d'ailleurs les zones habitées de jour et de nuit et que les normes qui seront appliquées en matière de bruit pour la LGV Paca seront celles qui seront en vigueur au moment de l'enquête publique ; elles permettront de dimensionner les protections phoniques réglementaires. Cependant, dans les engagements de l'Etat pris après DUP, il peut être tenu compte de certaines demandes exprimées localement.

Au plan des vibrations, les nuisances apparaissent comme très faibles, de l'ordre du quart de ce qui toléré à proximité des hôpitaux, et en tout état de cause dépendante de la nature des sols. La construction des voies sur dalles de béton est évoquée, comme une alternative éventuelle, sur le modèle allemand. Cette technique est cependant plus chère (30 à 50%) et n'est pas appropriée aux secteurs soumis au risque sismique.

Les participants estiment qu'il serait utile de réaliser un document pédagogique sur le bruit et les dispositifs de protection. Une intervention sur ce thème est validée pour la prochaine réunion du groupe de travail.

Groupe de travail « Agriculture-viticulture » :

De manière générale, les inquiétudes évoquées par le groupe de travail thématique sont partagées par les participants. La progression des surfaces urbanisées mais également des surfaces sylvicoles posent la question de la sauvegarde des terres agricoles. Cette question est très sensible pour les conseils généraux, et notamment dans le Var ; ils sont préoccupés par l'équilibre à maintenir entre littoral et arrière-pays. Cette problématique est d'autant plus sensible que la recherche d'un tracé moins coûteux donc plus plat, emprunte nécessairement des zones elles-mêmes plus faciles à urbaniser. Eclairer le choix des grands élus sur les conséquences de la réalisation de la LGV sur le milieu agricole est donc essentiel.

Les participants font part de deux souhaits :

- Souhait de mise en place, le moment venu, d'une réserve foncière avec la SAFER et/ou l'EPFR de façon à indemniser les propriétaires de terres agricoles et viticoles touchés par le projet. Ce dispositif permettrait de procéder à des échanges ; il ne peut être engagé qu'une fois le scénario choisi.
- Souhait de disposer de données actualisées sur la potentialité des terres agricoles, notamment en ce qui concerne les surfaces plantées/non plantées des AOC. La DDA et l'INAO doivent permettre d'aller plus avant sur ce point.

Ils évoquent les propositions suivantes :

- Réaliser un état initial sur l'occupation du sol, intégrant un historique et comment il a évolué (EPFR et DDE), de façon à avoir un regard prospectif sur le devenir du territoire à l'horizon du projet.
- Etudier très en amont la question de l'aménagement à proximité des gares qui pèse fortement sur le prix du foncier.

Groupe de travail « Biodiversité et milieu naturel » :

Les orientations et propositions évoquées par le groupe de travail thématique font l'objet des remarques suivantes :

- Concernant l'évaluation des impacts à ce stade du projet, RFF propose de mettre à jour les études et les états initiaux réalisés en amont du débat public, de façon à intégrer les nouvelles contraintes environnementales.
- En matière de réduction des impacts, la non fragmentation des zones protégées est effectivement le principe de base à suivre. Une zone protégée ne peut être traversée qu'en cas d'impérieuse nécessité et à condition de mettre en œuvre les mesures appropriées de réduction et de compensations des impacts.
- La négociation des contraintes techniques fait partie du savoir faire de RFF qui dispose d'exemples intéressants à montrer : Chartreuse de Bonpas, tranchée couverte d'Avignon ou Viaduc de la Touloubre pour l'aigle de Bonelli.
- La compensation des espaces forestiers : RFF propose de retenir le principe de reconstituer les surfaces qui seraient détruites par le projet.

- Concernant le maintien de la biodiversité : conformément à la réglementation, RFF proposera une mesure en face de chaque impact, y compris ceux touchant à la biodiversité.

Les participants valident les interventions proposées pour la prochaine réunion du groupe de travail : précisions sur le contenu des études complémentaires en matière environnementale, hydrogéologie et tunnels en zone karstique, mesures de réduction des impacts sur la LGV Med., caractéristiques et obligations concernant les zones protégées.

Groupe de travail « Aménagement du territoire » :

Peu de remarques sur le travail de ce groupe. Pour un participant, la notion d'IC GV est la nouveauté du projet LGV Paca et ce qui le rapproche du modèle allemand.

Pour un autre, il conviendrait d'étudier la mixité partielle de la ligne dans les Alpes-Maritimes.

Le principe d'une intervention sur le phénomène de métropolisation est retenu de façon à éclairer les participants du groupe de travail sur les besoins de coopération entre les métropoles de la région.

3. Synthèse de la réunion et modalités de travail ultérieures

Les groupes de travail thématiques vont approfondir leurs réflexions lors d'une 2^{ème} série de réunions entre le 19 et le 22 février 2007. Des intervenants extérieurs apporteront à cette occasion des éclairages particuliers.

Une troisième série de réunions pourrait avoir lieu fin juin 2007, couplée avec des visites de terrain permettant d'illustrer par l'exemple les problématiques discutées dans les groupes.

L'objectif est d'aboutir à des orientations partagées, voire des pistes de solutions, qui seront discutées au sein du secrétariat technique puis présentées aux partenaires co-financeurs du projet qui décideront des suites éventuelles à y apporter.