

GROUPE DE TRAVAIL ENVIRONNEMENT – GT 7e

Départements du Tarn-et-Garonne et de la Haute Garonne

Type de document	RELEVÉ D'ÉCHANGES
Groupe de travail n°7	Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne
Date de la réunion	22 septembre 2011
Lieu de réunion	MONTAUBAN
Référence	GPSO-11-ISA-1-CRT-4761-V1

1. Objet de la réunion

Cette réunion fait suite à l'optimisation des hypothèses de tracés à approfondir proposées au Comité de Pilotage du GPSO du 23 juin 2011.

L'objet de la réunion est :

- de rappeler la comparaison des hypothèses de tracés et présenter les conclusions du COPIL du 23 juin dernier,
- de présenter les optimisations de tracés réalisées depuis le COPIL,
- de présenter les emprises environnementales associées au tracé à l'aide d'indicateurs (acquisitions, surface d'emprise, emprise sur milieux naturels remarquables...),
- de présenter les principales mesures d'intégration environnementale envisagées,
- enfin, de recueillir les avis des membres du GT sur les principales mesures d'accompagnement environnementales,
- de présenter le calendrier des étapes ultérieures.

2. Déroulement de la réunion

Après un tour de table de présentation, RFF et ISA présentent les plans hors format de l'hypothèse de tracé à approfondir et les optimisations de tracés en plan et en profil en long réalisées cet été.

GT7e-22 septembre 2011

- **Rappel des validations du COPIL du 23 juin 2011**
 - Secteur H : deux hypothèses sont encore à l'étude : H222 et H226
 - Secteur I : deux hypothèses sont encore à l'étude : H231/234 et H232
 - Secteur J : H243
 - Secteur K : H254-264
 - Secteur L : H262-271/273-281

Dans les Départements du Tarn et Garonne et de la Haute Garonne, les optimisations générales du tracé ont portées sur :

- Géométrie : calage en plan et du profil en long
- Transparence écologique
- Rétablissements des communications franchies par le tracé (routiers, DFCl, réseaux, Grande faune, agricole, randonnée)
- Prise en compte de l'hydraulique (bassins/ OH)
- Calage des équipements ferroviaires

Les principales optimisations se localisent aux endroits suivants :

- Dunes-Donzac : Rapprochement de l'A62, implantation d'une section de séparation et rehaussement du profil en long afin de rétablir la RD30 en lieu et place
- Déblais de l'autoroute A62 à Auvillar sur H232 : Amélioration de l'insertion du tracé et évitement d'un enjeu écologique majeur (sérapias en cœur)
- Auvillar – H231/234 : Amélioration de l'insertion paysagère du tracé par la création d'un second tunnel au sud du village
- Montbeton - Lacourt-Saint-Pierre : Amélioration de l'insertion environnementale de la LGV par un abaissement du profil en long, notamment au droit du hameau de Pradas
- Secteur de Campsas : Adaptation du profil en long notamment afin d'éviter des enjeux hydrogéologiques (nappe phréatique) au niveau d'un secteur de gravières

RFF et ISA présentent ensuite les indicateurs environnementaux (surface d'emprise sur les milieux naturels remarquables...).

Puis les principales mesures environnementales envisagées sont présentées.

3. Relevé des principaux échanges et des contributions

➤ Echanges sur le tracé en cours d'approfondissement

MAIRIE DE SAINT CIRICE : Est surprise de ne pas avoir eu de réponse des bureaux d'études écologiques pour leur signaler la présence de chauve-souris dans certains secteurs.

ISA (bureau d'étude de RFF) précise que les écologues chargés des investigations écologiques ont défini le programme de prospection à mettre en œuvre, afin de qualifier les enjeux écologiques au sein du fuseau. L'enjeu « chiroptères » est un enjeu important, dans le cadre du GPSO, qui fait l'objet d'investigations particulières. Une réponse sera apportée à la Mairie sur ce point spécifique.

Association BBV LGV : Comment se fait-il qu'ils n'aient jamais rencontrés les bureaux d'études qui étaient chargés des prospections sur le terrain ? Par ailleurs, il est signalé qu'une espèce d'oiseau qui semble protégé (Huppe Fasciée) a été découverte dans un jardin à Bressols.

RFF rappelle qu'un programme très important d'inventaires écologiques a été lancé dans le cadre du GPSO. Ce programme ambitieux est mené sur deux cycles biologiques, donc sur deux ans (2010 et 2011). L'objectif de ce programme étant de préciser les enjeux écologiques sur la zone d'étude, les investigations sont menées sur le linéaire de 410 kms et 3.000 m de large. Ces études sont réalisées par des écologues spécialisés et reconnus (flore, invertébrés, poissons, amphibiens reptiles, oiseaux, mammifères). Elles représentent un investissement de plus de 5 millions d'euros, avec près de 100 personnes sur le terrain, y compris certaines associations de défense de l'environnement qui participent à ces investigations.

MAIRIE DE SAINT CIRICE : Quels sont les caractéristiques des rescindements prévus sur les ruisseaux du Parc et du Brouzidou.

ISA : A ce stade des études, ces éléments ne sont pas encore définis. Ils le seront en Etape 3 (2012).

CG 82 environnement : Les bassins de rétention permettront-ils de gérer la problématique d'utilisation des produits phytosanitaires pour l'entretien des voies ?

ISA : La mise en place des bassins de rétention est prévue afin de réguler quantitativement le rejet des eaux dans le milieu naturel. La problématique de l'utilisation des produits phytosanitaires est toute autre.

ONEMA : Est-ce qu'un travail similaire au niveau hydraulique et environnemental va être réalisé pour les rétablissements routiers ?

ISA : Oui, mais avec application des normes routières qui diffèrent légèrement des normes ferroviaires.

CG82 Environnement : Combien de piles sont prévues dans le lit mineur de la Garonne à Castelsarrasin ?

ISA : Ce n'est qu'à l'issue des études de modélisation hydraulique en cours que ces éléments seront précisés.

GT7e-22 septembre 2011

MAIRIE DE SAINT CIRICE et quelques autres participants : Contestent le choix de la couleur des parements horizontaux des ouvrages d'art.

RFF précise que sur cette question quelque peu subjective, rien n'est figé.

SIPF : Quelle a été la distance retenue par rapport à la LGV pour les études acoustiques ?

RFF rappelle les principes de la réglementation acoustiques et la méthode retenue pour le GPSO. Pour ces études acoustiques, RFF a retenu une ambiance sonore modérée sur la totalité du projet, ce qui est plus favorable aux riverains (normes à respecter plus contraignantes). Les modélisations acoustiques qui permettent de préciser ces éléments, sont réalisées sur la totalité de la zone d'influence sonore de la LGV, sans limitation de distance.

ASSOCIATION USV 82 : Souhaite des précisions quant à la réalisation des mesures acoustiques avant travaux.

RFF indique que les modélisations sont réalisées à partir de logiciels spécifiques, qui permettent de déterminer les niveaux sonores, maisons par maisons de chaque côté de la ligne, en tenant compte des trafics prévisibles, du relief... Ces études permettent de définir les mesures de protection à mettre en œuvre pour protéger les habitations et respecter la réglementation. RFF précise par ailleurs que dans ce domaine, il a une obligation de résultats. Des contrôles sont ainsi réalisés, par des bureaux indépendants, après la mise en service des lignes.

CG82 Environnement : Comment est pris en compte acoustiquement le passage des trains qui génère des phénomènes de « pics » sonores ?

RFF précise que les seuils réglementaires sont définis à partir d'un cumul d'énergie reçue, sur les deux périodes de référence, le jour (6h à 22h) et la nuit (22h à 6h00). La réglementation prend donc en compte la durée d'exposition au bruit, qui importe autant que le bruit ponctuel, et l'ambiance sonore existante avant réalisation de l'infrastructure.

MAIRIE DE DUNES : Met en évidence qu'une habitation située à 25m de la LGV et protégée par un écran subit une perte de valeur de son bien.

USV 82 : Demande que soit considéré au maximum des protections à la source plutôt que des protections de façades. Comment RFF compte traiter la problématique des vibrations générées par le passage des trains ?

RFF indique qu'il privilégie en effet les protections à la source. Dans les cas où ces protections seraient insuffisantes, ou pour des habitations isolées, des traitements de façades pourront être proposés. RFF précise par ailleurs que la recherche ferroviaire est très active dans ces domaines, et que ces lignes nouvelles intégreront sans aucun doute les dernières évolutions technologiques.

MAIRIE DE SAINT CIRICE : Demande quel est le périmètre de sécurité au sol pris par rapport aux viaducs et quelle est la largeur prise en compte pour les acquisitions au droit de ces viaducs.

ISA indique que les réponses à ces questions seront apportées dans les prochaines étapes.

GT7e-22 septembre 2011

MAIRIE DE DUNES : Demande si toutes les voies interceptées par la LGV seront rétablies.

RFF précise que ce sujet important est traité au niveau d'un groupe de travail spécifique (GT 9), qui regroupe l'ensemble des acteurs gestionnaires de voirie.

MAIRIE DE SAINT CIRICE : Demande si les passages « grande faune » ont été pris en compte et où se situent-ils ?

ISA précise que ces études sont réalisées à partir des investigations écologiques et en concertation avec les Fédérations de Chasse. Les échanges sont en cours. Les études actuelles envisagent des passages pour la grande faune tous les 3 à 5 km. Il est rappelé que le coût d'un PGF spécifique au dessus de la LGV est évalué à 1,2M€ environ.

RFF indique qu'il a lancé parallèlement une étude sur la problématique des trames vertes et trames bleues en partenariat avec les régions et les deux DREAL. Les résultats seront intégrés dans la suite des études.

CG82 Environnement : Comment RFF envisage la gestion des matériaux d'apport nécessaire à la construction de la LGV ? Des dispositifs de compensation au niveau paysager pour le projet et les riverains sont-ils prévus ?

ISA indique qu'il n'est pas envisagé d'ouverture de nouvelles carrières conformément à la réglementation et au schéma directeur des carrières. Comme les carrières existantes ne suffiront pas à approvisionner le chantier, une réflexion est menée sur la recherche de matériaux au-delà de la région Sud-ouest et éventuellement hors des frontières de la métropole. La stratégie « matériaux » sera précisée dans les prochaines étapes.

RFF précise qu'il n'est pas soumis au 1% paysager comme pour la réalisation d'autoroutes; néanmoins la volonté du maître d'ouvrage est d'aller dans ce sens. Des principes ont été définis, mais la concertation permettra de les préciser et de les enrichir.

MAIRIE DE SAINT CIRICE : Qui sera chargé de l'entretien des aménagements paysagers ?

RFF indique que cette problématique sera discuté avec les élus, et que cela dépend où les aménagements seront implantés (emprises foncières de RFF ou non).

RFF présente en conclusion le calendrier des étapes ultérieures :

- Présentation du tracé consolidé : automne 2011,
- Consultation du public : novembre 2011,
- Synthèse des avis : début décembre,
- Comité de pilotage janvier 2012,
- Dossier support pour approbation ministérielle : début 2012,
- Etude d'impact, préparation dossier d'enquête publique : 2012,
- Avis sur dossier (CIA et Autorité Environnementale) : 1 semestre 2013,
- Enquête publique : automne 2013.