



**CEN PACA**

Conservatoire d'Espaces Naturels  
de Provence-Alpes-Côte d'Azur

*Note de positionnement*

**AVIS DU CEN PACA SUR LES FUSEAUX LGV  
SOUMIS A CONCERTATION**



Rédacteurs: **J.C. TEMPIER & A.CATARD - 15/12/2011**

## Introduction

De par les surfaces concernées et les territoires traversés, le projet de LGV PACA constitue l'un des projets les plus impactants pour la biodiversité provençale et azurienne auquel sera confrontée la région. Le CEN PACA prend note que le scénario dit des "Métropoles du sud" implique de fait le passage par des territoires remarquables et riches en enjeux (Sud Ste Baume, intégralité du sillon permien). Notre position générale rejoint celle de nombreux acteurs et en particulier ceux du monde agricole: le jumelage avec les infrastructures existantes doit constituer une priorité. Ce jumelage doit également s'attacher à développer des projets de restauration des connectivités communs. Les grands axes de circulation sont en effet le plus souvent perpendiculaires aux corridors biologiques régionaux. Dans la perspective du changement climatique, ces corridors doivent être non pas fragilisés mais renforcés. Le projet de LGV PACA devra être pilote dans cette démarche.

Sur la base des fuseaux que vous nous avez soumis, nous souhaitons vous apporter une première analyse de notre perception des enjeux intersectés par le projet. Notre implication dans la concertation ne constitue en rien une caution générale du projet mais bien un éclairage technique qui devra être précisé sur les nombreux points sensibles identifiés. Nous notons que la démarche proposée de grands scénarii n'est pas adaptée à une démarche fine d'évitement qui devrait prévaloir sur ce sujet. Les questions de biodiversité ne bénéficiant que d'une très faible poids politique au niveau local pour ce type de projet, nous insistons sur le sens de responsabilité qui doit aussi prévaloir au niveau de RFF et des services de l'état. Nous ne souhaitons pas en effet que la biodiversité devienne la variable d'ajustement faces aux autres problématiques.

De par son ampleur, le projet soulèvera en outre des questions inédites liées à la compensation. Nous avons évoqué les questions de connectivité biologique qui doivent être traitées de manière approfondie et novatrices. Nous souhaitons que la politique de compensation qui sera définie privilégie les actions de restauration pour les espèces ou habitats qui le permettent. Par manque d'opportunité, de savoir-faire ou de volonté cette approche est rarement aboutie dans les projets alors qu'elle est présentée explicitement de ma façon prioritaire par la loi. Le projet LGV devra développer de manière proportionnée ce volet. Pour les espèces ou habitats non résilients, l'évitement devra être d'autant plus recherché.

## Analyse par section

### Section B: Entre Aubagne et le col de l'Ange

**Fiche B1** : Dans la plaine de Gémenos le tracé passe légèrement au nord d'une petite zone humide, on la voit bien dans la simulation 3D. Il y a là des Blongios nains nicheurs, des fauvelles turdoïdes nicheuses, et de nombreuses hirondelles qui chassent sur la roselière.

Entre l'extrémité est de la plaine de Gémenos et le col de l'Ange, si le tracé est en tunnel pas de problème particulier. Sinon présence d'un Hibou Grand duc au sud du Cruvelier en rive droite du vallon du col de l'ange.

Il subsiste un problème de la continuité écologique: mammifères (Genette d'Europe nombreuses ici dans la montée du col de l'Ange), reptiles, entre le massif de Ste-Baume et celui de Fontblanche.

**Fiche B2** : ce tracé passe plus au sud de la plaine de Gémenos en longeant le Douard. Il paraît moins gênant pour la faune. Le problème de la continuité écologique demeure cependant. Entre les différents massifs aux abords. Les Aigles de Bonelli de Gémenos nichant à 4 km peuvent venir chasser sur cette zone.

**Fiche B3** : ce tracé passe encore plus au sud d'Aubagne, au niveau de la carrière, et traverse le Douard (normalement en partie en tunnel ?). Un problème de continuité écologique entre les différents massifs aux abords est noté. Si le tracé est en tunnel c'est le tracé le moins gênant pour la partie nord du Douard, mais perturbe le versant sud de l'est du Douard (présence éventuelle du Hibou Grand duc) Territoire de chasse encore plus fréquenté des Aigles de Bonelli de Gémenos, à 4,5 km de leurs nids.

**Avis: Le tracé B1 semble préférable si des mesures de protection anti percussion sont prises au nord de la roselière de la plaine de Gémenos**

#### Section C: Entre le col de l'Ange et en direction de Toulon

Les fuseaux traversent les zones de chasse des Aigles de Bonelli de Gémenos.

**Fiche C1** : Le plus au nord dans la plaine de Cuges. Passe par Pinval et le Camp. Impacte à proximité les Grands ducs de Pinval, du Dindolet et du circuit du Castellet au sud-est. Il traverse une zone de chasse de 2 couples de Circaètes .

**Fiche C3** : Il passe aussi par Pinval et le Camp, mais plus au sud de la plaine de Cuges.

Peut être gênant pour les Grands ducs de Pinval, du Dindolet et du Castellet.  
Traverse une zone de chasse de 2 couples de Circaètes.

**Fiche C5** : Il passe par Pinval mais plonge plus rapidement vers le sud en traversant en tunnel le massif de Fontblanche au niveau de la Bégude. C'est le tracé qui pose le moins de problèmes sur le plan écologique pour la zone Sud Sainte-Baume et qui impacte le moins les territoires de chasse des Aigles de Bonelli. Peut être gênant pour le couple de Hibou Grand duc de Pinval.

Au delà du circuit du Castellet et de Font Blanche, nous n'avons pas d'éléments pour nous prononcer

**Avis : Le tracé C5 semble moins impactant au regard de la faune.**

#### Section D: Entre Toulon et Pierrefeu

Le plan de la Garde a été relevé comme site sensible. L'impact hydrogéologique sur le fonctionnement de la zone humide et de sa nappe devra être évalué.

Le Massif des Maurettes est isolé, de surface réduite, aussi sa sensibilité au projet reste forte. Le mode d'insertion principal étant indéterminé, le degré d'impact est difficile à évaluer. Si un passage aérien domine, sa fonctionnalité écologique

serait fortement remise en cause. De tels impacts pourraient accélérer sa dégradation au fil du temps sur un espace convoité.

**Dans l'absolu, un tracé en plaine (D2, D7) est moins impactant pour la biodiversité.**

#### Section E: Entre Pierrefeu et les Arcs

Cette section est, avec la suivante, assurément la plus sensible du projet au regard des enjeux biodiversité, tous compartiments cumulés. Elle doit faire l'objet d'un examen approfondi et précis sur les points sensibles que nous allons relever.

En l'état aucun tracé proposé n'est satisfaisant sur cette section. Celle-ci doit donc encore être évaluée. Il est possible de partir du tracé E1, en l'adaptant ou en fournissant des garanties en matière d'insertion sur les points sensibles qui demeurent. **Le tracé le moins impactant serait un jumelage avec la A57 jusqu'à Gonfaron, le maintien du contournement de Gonfaron par le sud puis un jumelage avec la voie existante jusqu'à Vidauban.** Le contournement de Gonfaron par le Nord n'est pas acceptable au regard des risques très élevés sur des populations de tortue d'Hermann, capitales pour la survie de l'espèce sur un secteur clé. Plus le contournement de Gonfaron est large plus ces impacts seront importants et plus les risques hydrogéologiques vis-à-vis de la fonctionnalité des lacs temporaires seront accusés. Les entrées et sorties de Tunnel se feront sur des points chauds de biodiversité (tout particulièrement au nord de Gonfaron). Le jumelage complet avec la A57 apparaît très problématique le long de l'APPB de la Pardiguière/St André et en particulier sur le secteur de Chantecoucou/Badelune-Cannet des Maures (peu de dénivelé pour un passage pertinente en tunnel), sous réserve que des garanties contraires soient apportées.

A Vidauban, deux options sont possibles nord et sud. Le tracé nord approche le gîte à chiroptères d'importance nationale d'Enraygues. Le tracé sud est majoritairement en insertion indéterminée mais le dénivelé est faible. En cas de passage aérien, le territoire traversé est typique de la Plaine des Maures et abrite tout le large cortège d'espèces animales et végétales patrimoniales de ce territoire. La richesse botanique et les densités de Tortue d'Hermann y sont remarquables et d'enjeu national. Les habitats rencontrés ne sont pas restaurables. Après avoir comparé les deux options, **il semble préférable d'opter pour le tracé Vidauban Nord.** Le principal risque vis-à-vis des chiroptères relève de la collision. Ce risque peut être traité par des solutions adaptées (protections complètes anticollisions).

**Avis: Aucun des fuseaux n'est acceptable en l'état, la connexion sud Gonfaron/Ligne existante a été demandée à plusieurs reprises lors de la concertation, elle doit figurer dans les propositions. Le tracé à retenir devrait combiner un évitement optimal des zones à enjeux en améliorant le tracé E1.**

#### Section F: Les Arcs-St Cassien

**Les deux propositions sont très impactantes.**

Le fuseau F1 hypothétique la survie d'une importante population de Tortue d'Hermann situées aux abords de l'échangeur du Muy (l'une des dernières de la commune). Il est susceptible d'impacter fortement les ripisylves de l'Argens, plusieurs

prairies inondables d'importance patrimoniale et d'une manière générale, la fonctionnalité des habitats de la vallée, déjà très fragilisés par l'occupation humaine. Au nord de Puget/Argens, sur substrat permien les zones traversées sont de très fort enjeux botanique. Le fuseau traverse des habitats importants (ruisseaux à Isoètes, pelouses à Serapias, oueds à Laurier rose. Il intersecte également un corridor biologique d'importance régionale (connexion entre les maures et l'arrière pays au niveau du rocher de Roquebrune). Les capacités d'insertion restent cependant meilleures que sur le fuseau F2 et permettent des opportunités d'intervention sur cette thématique et sur ce point stratégique. La branche sud du fuseau F2, la plus proche de l'autoroute est de loin préférable dans la mesure où la surface de plaine permienne traversée est plus réduite. La encore les opportunités d'actions combinées avec la A8 sont possibles alors que pour les branches nord, des proportions significatives du bois de Malvoisin seront cloisonnés et leur état de conservation à terme fortement dégradées de par le contexte local. Des mares cupulaires sont présentes sur ce massif.

**Le fuseau F2 ne nous apparait pas acceptable.** Il remet fortement en cause les objectifs de conservation ayant permis la désignation du site au titre du réseau Natura 2000. Une portion de plaine permienne est concernée sur la commune de la Motte avec les habitats citées préalablement, une population de Rollier d'Europe et de Guêpiers. Même en cas de passage souterrain les habitats de surface (mares cupulaires abondantes sur cette frange ouest) sur le Massif de la Colle du Rouet, n'ont aucune résilience en cas de travaux d'accès. Plus globalement c'est tout l'état de conservation de la vallée de l'Endre qui est hypothéquée avec en particulier, d'importantes populations de cistude d'Europe, de Barbeau méridional, de Tortue d'Hermann, un couple d'aigle royal, un couple de faucon pèlerin et divers enjeux botaniques. Le cloisonnement d'un vaste espace naturel connecté à l'arrière pays (comme en témoigne par exemple la fréquentation par le chamois) n'est pas acceptable et reste contraire aux politiques actuelles en matière de biodiversité.

Il est à noter que les deux fuseaux traverse le marais de la Fustièrre situé entre le Lac de St Cassien et la A8, zone humide gérée par le CEN PACA en raison de la présence d'une population de cistude d'Europe.

**Avis: Le fuseau F2 doit impérativement être rejeté. Des garanties conséquentes sont à apporter sur le fuseau F1 pour permettre une mitigation la plus aboutie possible. De toute évidence, les impacts résiduels seront nombreux.**

#### Section G: St Cassien -St Laurent

La largeur des fuseaux et les incertitudes sur les travaux de surface permettent difficilement une analyse poussée. Les trois fuseaux sont peu contrastés pour cette thématique. Le tracé Nord Mougins (G2) est peut être à priori moins sensible mais ce serait à confirmer. Nous attirons l'attention sur le fait que les espaces naturels recherchés pour des passages aériens sont relictuels et que sur ce département ils peuvent receler des richesses botaniques et entomologiques importantes et très difficiles à compenser. Un travail fin est à conduire avec le conservatoire botanique pour approfondir les choix en matière de tracé. Les stratégies d'évitement devront être poussées y compris pour les éventuels travaux de surface au droit des tunnels. Les trois fuseaux évitent en surface le dôme de Biot. Le Parc de la Brague recèlent d'importantes populations, d'orchidées, avec notamment *Ophrys bombyliflora*, qui

devront être préservées. Comme sur l'Argens, les risques de collision avec les chiroptères sont à évaluer au niveau de la traversée de la Siagne.

#### Section H: Nice

Bien que fortement artificialisée, l'embouchure du Var reste un haut lieu ornithologique. Les travaux prévus à ce niveau devront tenir compte des habitats attractifs pour ces espèces. En particulier, les éventuels îlots présents devront être préservés. Les risques de collision avec l'avifaune devront être évalués.

#### Section I: Nice -Italie

Comme pour la section G, les éventuels travaux de surface au droit des tunnels devront privilégier l'évitement des stations de plantes rares occupant la bordure de ces reliefs telle la Nivéole de Nice.