

FRANCK LE BLOCH (ECOSPHERE)



“ Tout projet peut participer à la biodiversité ”

Au-delà des mots, le développement durable inspire désormais la réalisation des grands projets d'infrastructures.

Dans le domaine de l'environnement, des bureaux d'études aident les maîtres d'ouvrage à intégrer toutes les composantes de leur projet. C'est le cas d'Ecospère, avec une approche que présente Franck LE BLOCH, responsable des études écologiques du projet LGV Sud Europe Atlantique.

Comment définiriez-vous votre métier ?

Nous identifions et localisons les enjeux liés au patrimoine naturel. L'objectif final de nos études est de trouver les meilleurs compromis pour l'insertion des projets dans leur contexte naturel, en conciliant les intérêts économiques et écologiques.

Nous abordons toujours nos travaux avec une approche positive en essayant de tirer le meilleur parti des projets. En effet, il faut savoir que tout projet peut participer à la biodiversité. Nous recherchons dans un premier temps à éviter, voire à réduire dans la mesure du possible les impacts majeurs sur le patrimoine naturel. Dans un deuxième temps, nous proposons de mettre en place des mesures compensatoires aux impacts résiduels dont l'objectif est de contribuer à la préservation du patrimoine naturel, notamment par le financement d'opérations de restauration et de gestion conservatoire des prairies, de pelouses sèches, de zones humides... milieux en voie de régression.

Il faut rappeler que la déprise rurale ou au contraire l'intensification des pratiques agricoles entraînent encore actuellement une perte de biodiversité considérable. En effet, cette situation

favorise plus que jamais le développement des boisements de mauvaise qualité aux dépens des espaces ouverts pâturés, hérités des ancestrales traditions agro-pastorales. Ainsi, un débroussaillage ou une restauration de prairies de fauche réalisé dans le cadre de mesures compensatoires à un projet d'aménagement peut paradoxalement permettre le développement de certaines espèces aujourd'hui menacées.

Comment procédez-vous dans le cas de la LGV Sud Europe Atlantique ?

La LGV traverse des secteurs avec des espèces protégées comme le râle des genêts, oiseau très rare et menacé aux niveaux européen et mondial. Cette espèce vit dans les prairies humides de fond de vallée. Or, nous avons constaté que dans les 15 dernières années, ces prairies régressaient rapidement au profit des cultures. Dans la vallée de la Charente au nord d'Angoulême, l'acquisition par RFF puis la rétrocession au Conservatoire Régional de Espace Naturel de Poitou-Charentes de parcelles situées en zone Natura 2000 va permettre la préservation et la res-

tauration d'une certaine surface de ces prairies. Leur gestion sera ensuite confiée à des agriculteurs locaux et financée par RFF par des dispositifs adaptés (notamment les Contrats d'Agriculture Durable).

Autre exemple d'intervention sur la biodiversité : la restauration des pelouses calcaires. Ces pelouses sèches accueillent des espèces végétales d'affinités méditerranéennes ; dont certaines sont en limite nord de répartition en Charente. On envisage l'acquisition par RFF de terrains qui seront ensuite restitués au Conservatoire Régional des Espaces Naturels de Poitou-Charentes. Elles seront alors fauchées périodiquement ou mises en pâturage. Cela permettrait de restaurer ces pelouses actuellement envahies par les buissons.

Comment exercez-vous votre activité ?

Il faut d'abord savoir qu'une base bibliographique a été constituée à partir des publications de sociétés savantes et d'associations naturalistes. Par contre, elle ne recouvre pas forcément le même secteur géographique que celui couvert par le projet ; par conséquent, d'importants inventaires de terrain ont été menés pour préciser les enjeux écologiques sur et aux abords du projet.

Nous avons également pris en compte les inventaires officiels nationaux, établis par le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable. Par exemple, celui des ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêts Ecologique, Faunistique et Floristique), utilisé depuis 1980, et actuellement en cours de réactualisation.

Au final, nous avons donc dressé un état des lieux de la faune et de la flore locales. Par rapport à la définition de projet, il nous faut aussi respecter un cadre réglementaire très strict en prenant en compte des espèces et des espaces légalement protégés tels que les réserves naturelles, les arrêtés préfectoraux de protection de biotopes, les réserves naturelles régionales...

On intègre également les prescriptions de la législation européenne : les Zones de Protection Spéciale (Z.P.S.) proposées par l'Etat français pour les oiseaux mais fixées par la Commission Européenne ; de même pour les Zones Spéciales de Conservation (Z.S.C.) qui concernent les autres espèces (habitats naturels, flore, faune), l'ensemble (ZPS et ZSC) constituant un réseau européen cohérent d'espaces naturels d'intérêt communautaire (réseau Natura 2000).



Loin d'être une « mise sous cloche », ces réglementations doivent nous permettre d'identifier les enjeux écologiques en présence, d'évaluer les impacts du projet et de proposer des mesures pour les atténuer ou les supprimer, en application du concept de développement durable.

Quelle position adoptez-vous, vis-à-vis des associations ?

Certaines associations naturalistes vont bien au-delà du seul militantisme et sont composées d'experts. C'est le cas par exemple de l'association « Charente Nature » qui a été largement associée aux études sur le projet LGV Sud Europe Atlantique.

RFF n'a jamais voulu passer en force sans chercher des compromis ; de plus, il a clairement affirmé son intention de réaliser ce projet dans un esprit de développement durable. Au-delà des intentions, il y a les actes. Pour cela, il faut instaurer un dialogue avec les associations auprès desquelles nous jouons donc le rôle d'interface.

Conception : FRANCCOMI P.C. 471 204 287 Crédit photos : Carmaquilaine, Rodolphe Escher.

LGV Sud Europe Atlantique



LA LETTRE n°5 - octobre 2004

Un projet, beaucoup d'avantages

Retenu par le Comité interministériel d'Aménagement du Territoire du 18 décembre 2003, le projet LGV Sud Europe Atlantique se présente comme « la clef » pour l'ouverture de tous les territoires du Sud Europe Atlantique, avec la perspective de développer le transport ferroviaire tant dans le quart sud-ouest de la France que vers la péninsule ibérique.

En plus des importants gains de temps réalisés par les voyageurs sur les liaisons à grande distance, ce projet va aussi permettre de libérer des capacités de circulation sur la ligne actuelle.

Elles bénéficieront directement au transport régional de voyageurs (T.E.R.) et permettront, notamment avec la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux, le développement du fret sur le « corridor atlantique » en voie de saturation. Plus de trains de marchandises, ce sont moins de camions sur les routes !

C'est d'ailleurs dans cet esprit de développement durable que RFF, propriétaire et gestionnaire du réseau national de voies ferrées, a abordé tous les stades des (nombreuses) études concernant ce projet.

Le renchérissement actuel des coûts énergétiques renforce la nécessité d'inscrire l'organisation future de nos déplacements comme du transport des marchandises dans cette approche de développement durable.

Alain PRAT
Directeur régional Aquitaine Poitou-Charentes de Réseau Ferré de France

Entre Angoulême et Bordeaux, le projet présenté en réunions publiques



Comme cela avait été le cas au printemps pour des rendez-vous individuels (lire en pages intérieures), tous les habitants des communes concernées par le tracé de la LGV Sud Europe Atlantique entre le nord d'Angoulême et Bordeaux ont reçu mi-septembre dans leur boîte aux lettres une invitation à participer à une réunion publique d'information. Ces réunions concernaient à chaque fois un groupe de communes afin de préserver l'homogénéité des sujets abordés. Au total dix réunions réunissant plus de 1500 personnes ont été tenues : trois en Gironde, une en Charente-Maritime et six en Charente.

Une large place aux questions du public

Après avoir rapidement rappelé les grands enjeux du projet, Jean-Marc Pouzols, le chef de projet LGV Sud Europe Atlantique, et les représentants territoriaux de RFF, Georges Alarcon pour la Charente, et Daniel Coz pour la Charente-Maritime et la Gironde, ont commenté dans le détail les différents aménagements envisagés et les mesures proposées pour la bonne insertion du tracé sur les communes traversées.

Réseau Ferré de France vient de présenter, lors de dix réunions publiques intercommunales, les derniers détails du projet avant l'enquête publique prévue début 2005

10 ans d'information et de concertation

La loi « démocratie de proximité » du 27 février 2002 a consacré une pratique de plus en plus répandue de débat public, d'information et de concertation associant tous les citoyens aux études sur les grands projets publics.

Force est de reconnaître que cet esprit de transparence et de dialogue a toujours largement inspiré l'élaboration du projet LGV Sud Europe Atlantique.

Dès sa genèse, en 1995, un débat préalable avait permis de confirmer l'opportunité du projet et d'en préciser les grandes fonctionnalités : passage par la Charente, desserte des gares actuelles de Tours, Châtellerault, Poitiers, Angoulême et Bordeaux.

Lors des études préliminaires, de 1997 à 1999, une large information suivie de la consultation des acteurs du territoire a permis au ministre des transports de choisir le fuseau de 1000 mètres dans lequel s'inscrirait la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse.

Lors des études d'Avant-Projet Sommaire de la première phase Angoulême Bordeaux, de 2001 à 2003, près de 200 réunions de concertation ont été organisées avec les élus locaux et les associations.

Au-delà des consultations officielles des élus, des acteurs socio-économiques et des associations organisées à chaque étape par le préfet coordonnateur, RFF a souhaité ne pas attendre l'enquête publique pour donner une information précise aux riverains. Ainsi, 40 000 documents d'information avec la carte du tracé envisagé ont été distribués par La Poste à tous les habitants des communes concernées. Plusieurs centaines de demandes d'informations complémentaires ont toutes reçu individuellement une réponse écrite.

En 2004, année de préparation de l'enquête publique, l'information s'est poursuivie autant vers les élus, les acteurs socio-économiques et les associations qu'à destination des riverains.

Dès le printemps, des rendez-vous avec les responsables territoriaux ont été proposés à ces derniers. Près de 450 personnes ont été reçues individuellement. Cet automne, dix réunions publiques inter-communales ont donné l'occasion d'expliquer le projet final et de poursuivre le dialogue.

Et maintenant, que va t-il se passer ?

Réseau Ferré de France va demander au préfet de la Charente, coordonnateur désigné par le ministre des transports, d'organiser l'enquête publique sur la base d'un dossier dont le bouclage est prévu début novembre.

Le préfet va saisir le président du Tribunal administratif de Poitiers pour qu'il nomme une commission d'enquête, vraisemblablement avant mi-décembre.

On connaîtra alors les dates et les modalités de déroulement de l'enquête publique, notamment les permanences dans les mairies. La loi prévoit que l'enquête dure au moins un mois et deux mois au plus.

La présentation détaillée du projet était à chaque fois adaptée au territoire concerné. Sur un fond de photos aériennes s'affichaient successivement : d'abord, la bande de 500 mètres et le tracé du projet avec les déblais et les remblais, puis l'emprise technique du projet et les rétablissements routiers prévus, ensuite la représentation des mesures acoustiques sous forme de courbes isophones « sans » puis « avec » les protections envisagées, enfin les acquisitions foncières nécessaires. Une dernière visualisation permettait d'imaginer, sous forme d'esquisses, les mesures d'insertion paysagère prévues en certains points.

Ces présentations ont été systématiquement suivies d'un débat entre les représentants de RFF et les participants.

Lors de ces débats, il est apparu que les préoccupations des riverains portaient avant tout sur le bruit des TGV et les mesures de protection envisagées.

Des précisions leur ont été apportées, tant

Près de 450 rendez-vous individuels

Au printemps 2004, les habitants de toutes les communes traversées par le tracé de la LGV Sud Europe Atlantique entre Angoulême et Bordeaux ont reçu dans leur boîte aux lettres un avis de RFF invitant ceux qui le souhaitaient à des rendez-vous individuels.

Cette formule, complémentaire des réunions publiques, permet de répondre de façon plus personnalisée aux préoccupations particulières des riverains.

Un numéro vert permettait de prendre rendez-vous avec l'un des représentants territoriaux de RFF : Georges Alarcon pour la Charente, Daniel Coz pour la Charente-Maritime et la Gironde. Les rendez-vous étaient fixés dans l'une des permanences mises à disposition par certaines mairies ; cela permettait à chacun un accès facile depuis son domicile. Ainsi, en moins de deux mois, près de 450 riverains ont pu être reçus individuellement. La durée moyenne d'un rendez-vous était d'une demi-heure.

2 personnes sur 3 résidaient à proximité immédiate de la ligne en projet

Imprimé au dos de l'avis, un plan permettait à chacun de se repérer plus facilement par rapport à la bande de 500 mètres dans

sur le niveau de bruit instantané comparable à celui d'un camion, sur la nature des protections acoustiques proposées (essentiellement des merlons et des écrans) que sur la réglementation qui fixe les seuils de bruit moyen à respecter à 60 dbA le jour et à 55 dbA la nuit.

A ce sujet, il a été confirmé que le projet soumis à l'enquête publique ne prévoyait aucune circulation de trains entre 23 heures et 6 heures du matin. Enfin, des assurances ont été données aux riverains sur le suivi de l'efficacité de ces protections après la mise en service de la ligne.

Les autres questions concernaient les modalités d'acquisitions foncières, les remboursements ou rétablissements de voies de circulation, ... Plusieurs élus locaux et représentants associatifs se sont exprimés pour leur part sur les aspects socio-économiques et le financement du projet.

laquelle le projet devra s'inscrire.

Et effectivement, deux rendez-vous sur trois ont concerné des personnes habitant à l'intérieur de cette bande de 500 mètres. Sur les trois départements, on a pu noter une très forte participation du monde agricole.

Autre constante observée lors de ces rencontres : les préoccupations des riverains sont assez homogènes selon leur proximité potentielle par rapport au tracé.

Ceux qui habitent très près de l'emprise s'interrogent en priorité sur les conditions d'acquisitions foncières par RFF.



Des fiches thématiques pour les riverains

Tenant compte largement des questions posées lors des rendez-vous riverains, 8 fiches thématiques ont été élaborées à l'attention du public. Elles permettent de donner des précisions tant sur le plan réglementaire que sur celui des usages en matière de construction de ligne nouvelle à grande vitesse tout en laissant à chacun une trace écrite de cette information.

Ces fiches ont été envoyées par la Poste, à chaque personne rencontrée lors des rendez-vous, selon ses préoccupations. Elles ont été proposées au public lors des réunions d'information du début de l'automne mais peuvent aussi être obtenues sur simple demande auprès de RFF.

Bruit

Le bruit fait l'objet d'une fiche très détaillée de 4 pages car il constitue l'un des sujets récurrents de préoccupation chez les riverains potentiels de la ligne nouvelle à grande vitesse. Cette fiche a pour vocation d'expliquer de façon très détaillée la notion de bruit :

- Qu'est-ce que le bruit ?
- Comment le mesure-t-on ?
- Comment s'en protège-t-on ?
- Quels sont les seuils à ne pas dépasser ?
- Quels sont les moyens mis en place pour vérifier la conformité des niveaux sonores aux seuils en vigueur ?

Vibrations

Une autre fiche a été réalisée pour traiter la problématique des vibrations. Une notion très récemment prise en compte, qui n'est pas traitée dans la réglementation française actuelle pour les infrastructures ferroviaires. RFF a voulu expliquer :

- Comment sont pris en compte les effets potentiels des vibrations émises par les trains,
- Comment ces vibrations sont perçues,
- Et comment elles sont traitées.

Ainsi, 221 demandes d'information portaient sur les modalités d'acquisition : celles du bâti, des terres agricoles et des activités économiques.

Les autres veulent des garanties sur le maintien de leur cadre de vie et sont préoccupés notamment par les nuisances sonores potentielles et les effets sur le paysage.

Principaux thèmes de préoccupations : le bruit et les acquisitions foncières

Le bruit est au coeur des préoccupations, presque un riverain rencontré sur deux a demandé des précisions sur ce sujet (271 demandes enregistrées).

Des questions pratiques pour connaître le niveau maximal du bruit la nuit ? Le type de protections mises en place pour atténuer le bruit tant lors des travaux qu'au moment de l'exploitation de la ligne ? Voire, de façon plus précise, à quelle distance des maisons les merlons seront-ils construits ? ou si RFF prend en charge la pose d'un double vitrage ?...

Les implications foncières constituent l'autre grand sujet de préoccupation des riverains. Ils sont venus s'informer sur les étapes de la procédure d'acquisition et les montants des indemnités. Ils souhaitent savoir quand débuteraient les acquisitions ? Combien de temps est laissé à l'occupant pour se reloger ? Les agriculteurs aimeraient pour leur part avoir plus de précision sur le remboursement envisagé et ses conséquences directes sur l'organisation de leur exploitation ?

D'autres thèmes ont été souvent évoqués, comme celui de l'insertion paysagère du projet (par 160 riverains), son calendrier (124 demandes), la nature de l'emprise (95 demandes) et la gestion de l'eau (30 demandes).

Acquisitions foncières

Ce thème a nécessité à lui-seul la conception de 4 fiches. L'une a été consacrée à l'explication de la notion d'emprise foncière de la LGV. Cette fiche a pour objectif de répondre aux questions suivantes :

- Qu'entend-t-on par « emprise » ?
- Comment est définie l'emprise de la LGV ?
- Quelles sont les autres emprises nécessaires à la réalisation de la LGV ?
- Quels sont les principes d'acquisition ?
- Comment la phase d'acquisition est-elle préparée ?
- Les trois autres fiches précisent les modalités d'acquisition que ce soit pour propriétés bâties de particuliers ou pour des terres et bâtiments agricoles ou encore pour des bâtiments industriels. Ces trois fiches expliquent, selon la nature des propriétés concernées, les procédures d'acquisition et d'indemnisation mises en place ?

Eau et paysage

2 fiches sont liées aux mesures et précautions prises en matière de maintien et de respect du cadre de vie.

Une fiche sur le paysage explicite les mesures d'insertion paysagère prises entre Angoulême et Bordeaux ?

Une autre fiche sur la ressource eau traite des questions suivantes :

- Comment ne pas aggraver les risques d'inondations ?
- Comment préserver la qualité des eaux ?
- Comment maintenir les activités liées à l'eau : navigation, irrigation, pêche... ?