

Un patrimoine écologique à suivre de près

Depuis octobre 2008, des experts ont été déployés entre Tours et Bordeaux, sur l'ensemble des territoires concernés par le projet de LGV. L'objectif de ces missions d'experts est de préciser, compléter et actualiser les données concernant les milieux naturels et l'eau par le biais de nouvelles investigations écologiques.

La définition du tracé de la LGV Sud Europe Atlantique a, dès l'origine des études, largement tenu compte des enjeux liés aux milieux naturels. Les plus remarquables et les plus fragiles sont évités de manière à atténuer l'impact du projet sur la faune et la flore. Toutefois, certaines zones sensibles, soumises ou non à une protection particulière, demeurent concernées par le tracé de l'infrastructure. Dans ces cas précis, des études spécifiques sont menées et déboucheront sur des mesures particulières qui consisteront en des aménagements, des actions ponctuelles de protection, des actions de transfert de biotope, etc. Jusqu'à l'automne prochain, les investigations vont concerner la qualité des cours d'eau, la flore et tous les groupes faunistiques (mammifères, oiseaux, batraciens, reptiles, invertébrés). Parmi eux, les cours d'eau susceptibles d'héberger la Grande

Mulette, moule d'eau douce menacée d'extinction, seront explorés en bateau et par des plongeurs. Une étude approfondie des populations de Grande Mulette sera réalisée à partir du printemps sur la Vienne connue pour la présence de l'espèce. Les spécialistes étudient également les eaux superficielles (cours d'eau et plans d'eau) et souterraines. Une campagne de recensement des puits, forages et sources au sein de la bande de 500 m s'est déroulée entre décembre et février dernier. Les riverains ont été sollicités pour en faciliter l'accès et l'observation. Au total, près de 1 400 points d'eau de toute nature ont été recensés. En juin et en septembre, deux campagnes de mesure de la qualité des eaux souterraines sont lancées. Les cours d'eau et plans d'eau font aussi l'objet de mesures complémentaires de mai à septembre. II



©BIOTOPE/Claire Poinot

La France héberge la plus grosse population de Grande Mulette connue (en Charente) et la majeure partie des stations (dans la Vienne et dans la Creuse notamment). L'ensemble des individus vivants estimés dépasserait les 20 000 soit 80 % de la population mondiale.

Les procédures foncières

— L'acquisition du bâti entre Angoulême et Bordeaux arrive à son terme

Après avoir acquis plus de 170 biens bâtis, RFF et son assistant foncier finalisent actuellement les dernières acquisitions, notamment celles relatives aux sites industriels et commerciaux les plus complexes. La totalité de ces acquisitions ont eu lieu à l'amiable.

— L'acquisition du bâti entre Tours et Angoulême se poursuit

Avant la DUP, RFF a acquis sept premières habitations en raison de la situation personnelle délicate de ses propriétaires. Pour les autres bâtis, les évaluations par les services des Domaines sont en cours. Cette administration tient compte

de la consistance et de l'état du bien ainsi que des données sur le marché immobilier local. Sur la base de ces estimations, l'assistant foncier de RFF pourra présenter une proposition d'acquisition à chacun d'ici la fin de l'année 2009. Chaque situation sera examinée au cas par cas pour estimer d'éventuels préjudices complémentaires subis par les propriétaires.

— La négociation des protocoles d'accord avec la profession agricole est en cours

Afin de donner un cadre homogène aux négociations foncières à conduire sur les espaces agricoles, RFF, les Domaines et les organisations agricoles finalisent actuellement différents protocoles relatifs aux modalités d'indemnisation

des propriétaires et des exploitants agricoles concernés par les emprises.

— Les aménagements fonciers agricoles et forestiers

Cette procédure – autrefois appelée remembrement – est bien avancée entre Angoulême et Bordeaux. Ainsi, les conseils généraux de Gironde et de Charente-Maritime ont d'ores et déjà désigné les géomètres chargés d'échanger et de restructurer les parcelles de part et d'autre de la future ligne. Entre Tours et Angoulême, les commissions (inter) communales doivent encore décider de l'opportunité et des modalités des aménagements fonciers à conduire. Pour l'essentiel, ces décisions seront prises d'ici la fin de l'été 2009.

La Lettre - juin 2009

ÉDITO Préserver notre patrimoine historique

La déclaration d'utilité publique pour la section Tours-Angoulême permet au projet de Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique d'entrer véritablement dans une phase opérationnelle. S'ajoutant à la DUP de juillet 2006, pour la section Angoulême-Bordeaux, cette décision permet un changement de braquet dans la conduite du projet. Les diagnostics archéologiques, qui débiteront en septembre prochain, en sont une première illustration. En effet, les aménageurs doivent effectuer des diagnostics afin de s'assurer que les travaux à réaliser ne feront pas disparaître des vestiges archéologiques auparavant insoupçonnés.

Ces diagnostics ne sont pas seulement une contrainte, ils sont aussi une chance d'approfondir la connaissance de la vie des hommes et des territoires traversés. Les archéologues de l'Inrap auront la charge de cette mission, inscrite dans le programme d'anticipation décidé par RFF, visant à réaliser certaines opérations avant la désignation du concessionnaire. Les diagnostics archéologiques, comme les acquisitions foncières ou les inventaires écologiques, peuvent retarder la mise en service de la ligne si l'on ne s'y prend pas assez tôt. RFF ouvre ainsi le dossier de l'archéologie préventive environ un an avant le choix du concessionnaire. Les engins, visibles à l'automne sur le tracé, constitueront le signe annonciateur des futurs travaux de génie civil.

Pierre-Denis Coux,
directeur de projet

TOURS-ANGOULÊME Déclaration d'utilité publique



© RFF/TDS/Philippe Giraud

Les travaux de la LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Angoulême ont été déclarés d'utilité publique par décret du 10 juin 2009 publié au *Journal officiel* du 12 juin 2009. Cette nouvelle étape concrétise une démarche conduite sur plusieurs années en étroite concertation avec les acteurs locaux.

Depuis les enquêtes publiques qui se sont déroulées entre octobre 2007 et juin 2008, la concertation a été poursuivie sous l'égide de l'État pour assurer une mise au point des propositions techniques répondant mieux aux attentes locales, en plusieurs points du tracé. Le projet déclaré d'utilité publique intègre les dernières évolutions, qui s'imposeront au futur concessionnaire à travers le dossier des engagements de l'État. À la demande des préfets, les comités de suivi des engagements de l'État seront prochainement réunis, afin de recueillir les observations des élus et associations

sur ce dossier, avant sa publication et sa transmission aux candidats à la concession. L'ensemble de l'itinéraire, de Tours à Bordeaux, est désormais déclaré d'utilité publique. Cela va permettre d'accélérer le processus d'acquisition des maisons, bâtiments et terrains concernés par le tracé de la ligne nouvelle. Les pièces administratives et réglementaires liées au décret d'utilité publique sont consultables au ministère en charge des transports et dans les préfectures des départements d'Indre-et-Loire, de la Vienne, des Deux-Sèvres et de la Charente, concernés par le projet de LGV. II

2-3 Actus

- À la découverte du passé
- La préparation du dossier des engagements de l'État

3 En bref

- Anticiper pour optimiser les retombées socio-économiques

4 Le point sur...

- Un patrimoine écologique à suivre de près
- Les procédures foncières

ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE À la découverte du passé



Après une longue phase d'étude et de mise au point du projet, le démarrage des opérations d'archéologie préventive annonce le lancement des travaux. La réussite de cette phase est essentielle puisqu'elle permettra d'aborder en toute sérénité les travaux de génie civil, en réduisant le risque de découverte fortuite de vestiges du passé.

Bien avant que les engins de terrassement ne s'affairent sur les 300 km du tracé, les archéologues auront exploré le sous-sol, avec minutie. La réalisation d'une ligne à grande vitesse est une occasion unique de remonter le temps. Depuis la loi du 17 janvier 2001 et son décret d'application du 3 juin 2004, tout aménageur doit verser une redevance consacrée au financement des diagnostics d'archéologie préventive dont le montant est proportionnel à l'aménagement. Les fouilles susceptibles d'en découler restent à la charge de l'aménageur. Ce sont les archéologues de l'Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap) qui mèneront les travaux supervisés par les services archéologiques des directions régionales des affaires culturelles (DRAC).

Les dessous du chantier

Les travaux d'archéologie préventive du projet de la LGV Sud Europe Atlantique dureront près de deux ans, selon la nature des terrains traversés et les découvertes. Une étude documentaire est d'abord

réalisée à partir des archives et des publications existantes pour mieux connaître l'histoire des zones traversées et les sensibilités archéologiques. Étape suivante, le diagnostic. Des fenêtres de reconnaissance sont ouvertes à l'aide de pelles mécaniques, tout le long du tracé. Des géomètres sont mobilisés pour matérialiser par des piquets le périmètre à l'intérieur duquel se dérouleront les diagnostics. Les terrains doivent être déboisés, s'il y a lieu, ou dépourvus de cultures. Le but du diagnostic n'est pas de révéler des découvertes mais d'évaluer le poten-

tiel archéologique. Pour cela, sous l'œil averti de l'archéologue, le conducteur de la pelle mécanique réalise des tranchées de 2 m de largeur sur 20 m de longueur et d'une profondeur variable selon la nature des sols. Les ouvertures sont par la suite recouvertes en respectant la structure des sols et l'exploitation des terrains agricoles. Cette phase de diagnostic se conclut par la transmission de rapports aux préfets de Région qui pourront prescrire, le cas échéant, la réalisation de fouilles sur des zones spécifiques. Les chantiers de fouilles auront lieu sous la responsabilité du futur concessionnaire de la LGV SEA.

Un souffle nouveau

De la phase de diagnostic aux fouilles, le chantier verra se succéder des professionnels en tout genre: experts forestiers, bûcherons, conducteurs d'engins, géomètres, photographes, dessinateurs, historiens et archéologues... Ces travaux donnent une formidable impulsion à la connaissance des territoires traversés. II

Archéologie préventive et acquisitions foncières

En application du code du patrimoine, RFF est tenu de mettre à disposition les terrains concernés par les diagnostics. Ils sont acquis au préalable par RFF ou utilisés par le biais d'une autorisation d'occupation temporaire, ouvrant droit à indemnisation pour les dégâts occasionnés. La mise à disposition des terrains aux archéologues prévoit la coupe des parcelles boisées et le respect des enjeux environnementaux.



© SCP Escande

Planning prévisionnel de l'archéologie préventive

	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O
Tours-Bordeaux																	

→ Premier piquetage à partir de juin 2009
→ Premiers diagnostics à partir de septembre 2009

TOURS-ANGOULÊME La préparation du dossier des engagements de l'État

Les missions confiées aux préfets pour l'élaboration des engagements de l'État visant à faciliter la meilleure insertion possible de la ligne ont abouti. Les préfets des départements concernés par le projet, entre Tours et Angoulême, ont recueilli les remarques des acteurs du projet afin de préciser les mesures d'accompagnement qui s'imposeront au futur concessionnaire. Elles sont soumises jusqu'au 10 juillet prochain à l'avis des comités départementaux de suivi des engagements de l'État, avant la parution du dossier des engagements de l'État.

Cette démarche de recensement des engagements de l'État en faveur de l'environnement s'inscrit dans la continuité de la concertation. Elle aura permis de dégager un consensus quasi général sur les mesures proposées par RFF. Les communes de la Vienne devant faire l'objet de propositions complémentaires à l'issue de l'enquête publique ont approfondi les questions d'insertion lors de réunions organisées par le préfet dès février dernier. Les pistes d'amélioration retenues ont ensuite été formalisées en engagements, puis actées par les élus. Ces échanges ont permis de prolonger la concertation de manière constructive, dans le souci constant de répondre au mieux aux enjeux locaux tout en respectant les principes généraux d'insertion de la ligne déjà définis entre Angoulême et Bordeaux, et en recherchant le meilleur bilan coûts-avantages. En Indre-et-Loire, les ateliers thématiques

mis en place par le préfet, se sont conclus par un rapport entérinant les nombreuses avancées, notamment en matière de paysage. En Charente, le préfet a demandé le récapitulatif des engagements pour chaque commune. Les évolutions

acquises sont retranscrites dans le dossier des engagements de l'État, pièce contractuelle de la concession, à laquelle devra se conformer le futur concessionnaire. II

QU'EST-CE QUE LE DOSSIER DES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT ?



Dossier des engagements de l'État de la LGV SEA entre Angoulême et Bordeaux (mars 2007).

Ce dossier présente les engagements pris par l'État et Réseau Ferré de France en matière d'environnement à l'issue notamment de la procédure de déclaration d'utilité publique du projet de ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Tours et Angoulême.

Il a pour objet :

- d'informer le public et les différents acteurs concernés des suites données aux observations et suggestions recueillies au cours de l'enquête,
- de servir de référence à la mise au point détaillée du projet et à la mise en œuvre par le concessionnaire des diverses dispositions destinées à maîtriser les effets du chantier et du projet sur l'environnement,
- de servir de document de référence lors de l'élaboration du bilan, après la mise en service du projet.

EN BREF

Anticiper pour optimiser les retombées socio-économiques

Le 27 mars dernier, Réseau Ferré de France a organisé à Angoulême, en présence du préfet de Charente et du président du conseil général de Charente, un forum sur les retombées socio-économiques du futur chantier de la LGV Sud Europe Atlantique. Deux cents élus, socioprofessionnels et représentants des administrations de l'État en Charente et Charente-Maritime y ont participé, avec l'objectif d'écouter les témoignages d'acteurs venus de Franche-Comté et de partager l'expérience du chantier de la LGV Rhin-Rhône, autour de trois thèmes: « Emploi et formation »; « Accueil des entreprises » et « Accueil des personnels des entreprises ».

L'AFPA, le conseil régional et le Pôle Emploi de Franche-Comté ont ainsi présenté le dispositif mis en place pour identifier les besoins de recrutement des entreprises et

proposer les formations adéquates. Des élus de Haute-Saône et du Jura ont, quant à eux, expliqué comment une commune, même de petite taille, pouvait faire face à une arrivée massive de personnels de chantier et comment les commerces locaux s'étaient organisés pour bénéficier des retombées financières du chantier. Marc Svetchine, directeur de projet de la LGV Rhin-Rhône, a rappelé qu'un ouvrage de cette ampleur était une formidable opportunité en termes de développement économique et d'aménagement des territoires. Il a insisté sur la nécessité d'anticiper l'arrivée du chantier. Le président du conseil général de Charente a réaffirmé son engagement auprès des communes, pour les accompagner et leur apporter une aide technique. Enfin, le préfet de Charente a souligné sa volonté de mobiliser les services de l'État aux côtés des collectivités locales, afin de tirer le meilleur parti de cette aventure technique, humaine et économique.