

RENCONTRES DE L'OBSERVATOIRE ENVIRONNEMENTAL DE LA LGV SEA

Lundi 25 novembre 2019

Synthèse du colloque

Date de publication : 07.12.2019

LISEA ET LA BIODIVERSITÉ : UNE DEMARCHE QUI S'INSCRIT DANS LA DURÉE

Après le débat organisé il y a huit mois sur les retombées économiques de la LGV SEA, LISEA a proposé, dans le cadre des Rencontres de l'Observatoire environnemental, de faire le point sur le suivi des mesures mises en place dans la construction et l'exploitation de la LGV, en lien avec la démarche ERC, « éviter, réduire, compenser », destinée à limiter son impact sur l'environnement.

Hervé Le Caignec, président de LISEA, a rappelé, en ouverture de



Hervé Le Caignec, président de LISEA, et Jean-Pierre Sardin, président de l'Observatoire environnemental de la LGV SEA

ces rencontres, que la méthodologie mise en place dès 2011 a été construite dans la concertation et le dialogue, « *deux atouts essentiels pour mener à bien ce projet* ».

Ce que confirmait le président de l'Observatoire environnemental, Jean-Pierre Sardin : « *Le monde associatif a majoritairement choisi la voie du partenariat, partenariat exigeant pour tous, qui s'est installé, progressivement, dans un climat de respect et de confiance mutuel* ».

Elus, services de l'Etat, aménageurs, laboratoires scientifiques, associations de protection de la nature et de l'environnement ont été conviées à témoigner de ce travail en commun avec LISEA pour mettre en place des mesures durables, de long terme, puisqu'engagées pour une durée de 50 ans, jusqu'en 2061.



Infrastructure LGV et démarche environnementale : une réussite ?

Rappelant en préambule qu'une LGV était un atout de report modal dans un contexte de préoccupations climatiques grandissantes, Alain Quinet, directeur général délégué de SNCF Réseau, a insisté sur l'exemplarité de ce tracé, marqué par un respect des règles et normes, y compris lorsqu'elles ont été créées en cours de projet, et « *exemplaires en termes de dialogue, de concertation, de recherche de solutions locales* ».

Ce qu'a complété Patrick Amoussou-Adéblé, Secrétaire général pour les Affaires régionales de Nouvelle-Aquitaine : « *La manière dont l'Observatoire a été construit*

en fait aujourd'hui un outil sur lequel nous pouvons nous appuyer avec confiance : la diversité des partenaires et des experts garantit la transparence. C'est un travail exceptionnel, exemplaire, et reconnu au niveau européen, par la démarche et l'ampleur de ce qui a été réalisé, sans même parler encore des résultats. »

Quant à la contrainte qu'auraient pu représenter ces impératifs environnementaux, Hervé Le Caignec considère qu'ils ont permis d'établir une méthode de travail permettant d'intégrer les apports des associations alors qu'Alain Quinet a insisté sur l'importance de donner une valeur à ces contraintes : « *Nous n'avons jamais fait autant que sur ce projet-là.* »

Alain Rousset, président de la Région Nouvelle-Aquitaine, a reconnu des « *engagements extrêmement forts, pris sur la durée* », appelant à tirer les leçons de ces expériences pour la poursuite de la LGV vers le Sud, notamment pour favoriser le report modal du fret, dans un contexte de baisse de la fréquentation aérienne sur les courts courriers « *avec tout l'impact que l'on sait* » : la baisse considérable de l'usage des voitures et la croissance à deux chiffres des TER pour arriver jusqu'à la LGV. Hervé Le Caignec a poursuivi dans ce sens : « *La LGV Tours-Bordeaux est complètement pertinente par rapport à l'objectif de report modal du fret qui s'inscrit dans le projet plus global de départ.* »

Un investissement également en phase avec les engagements de Bordeaux Métropole sur la mobilité sobre en carbone, dont a témoigné son président Patrick Bobet, évoquant les deux plans d'actions pour le climat et pour un territoire durable à énergie positive en 2050.



Alain Rousset, président de la Région Nouvelle-Aquitaine, Patrick Amoussou-Adéblé, SGAR Nouvelle-Aquitaine, Patrick Bobet, président de Bordeaux Métropole, Hervé Le Caignec, président de LISEA, et Alain Quinet, directeur général délégué de SNCF Réseau



Les engagements de l'Observatoire de l'environnement et la démarche « éviter, réduire, compenser »

Jacques Regad (DREAL Nouvelle-Aquitaine), a rappelé le principe de la séquence ERC, puis son application dans le cadre de la LGV SEA, « avec un niveau d'exigence fort sur ce projet ». Objectif : la maîtrise de l'impact du projet sur son environnement grâce à des mesures d'évitement au moment de sa conception, la réduction de l'impact en phase chantier, enfin la nécessité de compenser les atteintes à l'environnement qui n'ont pu être évitées ou réduites. Ces mesures ont concerné plus de 223 espèces protégées, compensées sur 3 700 hectares à travers 400 sites, 47 km de berges de cours d'eau restaurés et 1 350 hectares de boisements compensateurs. Des mesures qui « seront ajustées en fonction de leur efficacité, contrôlée par les services de l'Etat ». Amandine Orsini, directrice du pôle développement durable de SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine, a confirmé que ces exigences d'évitement ont été prises en compte dès l'étude préliminaire par SNCF Réseau, dans un contexte exigeant sur la question de l'environnement, contemporain au Grenelle de l'environnement.



Jacques Regad, directeur régional adjoint de la DREAL Nouvelle-Aquitaine, David Becart, directeur développement durable de COSEA, Amandine Orsini, directrice du pôle Développement Durable, SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine, et Jean-Pierre Sardin, président de l'Observatoire environnemental de la LGV SEA

« Nous avons anticipé dès 2010 la question environnementale avec le lancement d'expertises complémentaires sur certaines espèces », a rappelé David Becart, directeur développement durable de COSEA, le groupement d'entreprises qui a assuré la conception-construction de la ligne, précisant les mesures de réduction sur le chantier : pêches de sauvetage, adaptation des périodes de travaux en fonction du cycle biologique des espèces, récupération des eaux de ruissellement du chantier, maintien de corridors biologiques pour le déplacement de la faune pendant le chantier, etc. Des mesures prises en partenariat avec les associations de protection de la nature qui ont représenté l'équivalent de 72.000 jours d'intervention jusqu'en juin 2015. « Les surfaces actuellement maîtrisées permettent de couvrir 99,8 % des exigences de l'arrêté » (en vérifiant que chacune des espèces de l'arrêté est compensée à un taux minimal de 100 %) et « de nombreuses espèces sont compensées à plus de 100 %, ce qui constitue un gain net de biodiversité », a précisé David Becart.

Jean-Pierre Sardin, président de l'Observatoire environnemental de la LGV SEA, a rappelé en conclusion les différents objectifs désormais poursuivis : enrichir les connaissances et pratiques environnementales ; effectuer un retour d'expérience ; évaluer la fonctionnalité de ces mesures, réorienter les choix de gestion si nécessaire. L'enjeu : vérifier la réussite de l'insertion environnementale de la ligne et alimenter les outils d'aide à la décision sur les futurs projets d'infrastructures.

Les études portées par l'Observatoire ont débuté dès 2014. 46 suivis ont été réalisés cette année et transmis à l'Etat (43 en 2018) sur l'eau, les paysages, les boisements compensateurs, l'occupation des



sols, les plantes invasives, la faune, la flore et les milieux naturels ; ils sont disponibles sur le site de LISEA (<http://www.lisea.fr/campagnes-de-suivi-ecologique-2013-2018/>).



DES PREMIERS RESULTATS ENCOURAGEANTS

L'ensemble des suivis présentés au cours de la journée ont été réfléchis à l'échelle des 6 départements traversés par la LGV. Les intervenants se sont fait porte-parole des multiples contributeurs locaux des études.

Le suivi de l'avifaune de plaine

Vincent Bretagnolle et Etienne Debenest ont présenté une étude permettant d'évaluer les effets de la mise en circulation de la LGV et des mesures compensatoires sur les oiseaux de plaine, selon deux échelles : à proximité de la ligne et sur un périmètre plus large, ceci pour plusieurs espèces parmi lesquelles l'outarde canepetière, l'alouette des champs, le busard cendré, etc. Si, à partir de la mise en service de la ligne, la baisse de la population de certaines espèces est assez sensible à courte distance de la



Vincent Bretagnolle, chercheur au Centre d'Études Biologique de Chizé du Centre national de la recherche scientifique (CEBC CNRS), et Etienne Debenest, chargé de mission au Groupe ornithologique des Deux-Sèvres (GODS)

LGV, les mesures compensatoires montrent leurs effets à plus longue distance de la ligne, avec une augmentation réelle des populations de ces espèces. Pour Vincent Bretagnolle, l'objectif est atteint : *« La qualité et la quantité de données sont exceptionnelles et nous disposons sans doute pour la première fois de mesures d'impact de la mise en circulation, près de la LGV ; cela a permis de quantifier l'effet additif des mesures compensatoires. Cela montre que cet effet compense en quelques années l'impact négatif de la mise en circulation. Reste à démontrer que cet effet positif équilibre l'impact total de la LGV. »* Prochaine étape : finaliser les analyses quantitatives et maintenir les suivis.

Les compensations en faveur du vison d'Europe

Alain Vérot et Pascal Fournier ont précisé la méthode construite pour prendre en compte le statut particulier du vison d'Europe, en danger critique d'extinction, espèce emblématique de la compensation et qui a suscité le plus de débat.

Dès 2012, devant l'urgence, le GREGE (Groupe de Recherche et d'Etude pour la Gestion de l'Environnement), la LPO (Ligue de Protection des Oiseaux), PCN (Poitou-Charentes Nature), Charente Nature, Nature Environnement 17, les Conservatoires des espaces naturels Aquitaine et Poitou-Charentes ont travaillé avec COSEA et LISEA sur des actions innovantes permettant d'agir à la fois sur les milieux et sur les individus.



Alain Vérot, chef du Département biodiversité continuités et espaces naturels à la DREAL Nouvelle-Aquitaine, et Pascal Fournier, directeur du GREGE



En complément des mesures de gestion et de restauration des habitats, a été élaboré, au travers d'une « stratégie Vison », un vaste programme d'aménagement de 79 passages à faune et de protections associées, visant à réduire significativement la mortalité routière des derniers visons présents au sein de bassins versants prioritaires.

Ce travail a donné lieu à plusieurs présentations devant le Conseil National de la Protection de la Nature (CNP), jusqu'à l'obtention d'un arrêté ministériel modificatif.

Afin d'évaluer la fonctionnalité des ouvrages réhabilités pour répondre au besoin de compensation, LISEA a engagé un programme de trois années de suivi. Ce suivi est fait grâce à des capteurs d'empreintes, des pièges photographiques et une évaluation de la mortalité routière. 26 ouvrages ont été suivis en 2017/2018. Plus de 7000 passages y ont été enregistrés (amphibiens, petits carnivores, mammifères...) confirmant tout l'intérêt de la mesure, sachant que jusqu'alors, la plupart de ces traversées de la route se faisaient obligatoirement en traversant la chaussée.

En outre, les protections jouent pleinement leur rôle en canalisant efficacement les espèces vers les aménagements, aucun cas de mortalité routière n'ayant été constaté le long des linéaires à risque. *« C'est un bilan très positif dès la première année de suivi, considère Pascal Fournier. La qualité des aménagements est exceptionnelle : l'ampleur de ce qui a été fait va permettre un véritable impact positif pour le vison d'Europe lui-même, mais également toutes les espèces circulant le long de ces cours d'eau. De nouvelles techniques d'inventaire ont été mises au point. »*

L'amélioration des connaissances botaniques

Organismes scientifiques spécialisés dans la connaissance et la conservation de la flore et des habitats naturels, les conservatoires botaniques nationaux ont, dans le cadre de la LGV SEA, une mission de concours scientifique portant sur les mesures d'accompagnement de la séquence ERC. Ce travail mené sur la région Nouvelle-Aquitaine et le département de l'Indre-et-Loire a permis une amélioration des connaissances de la flore des territoires traversés la LGV.

Plus spécifiquement, il a porté sur des espèces protégées impactées ou non par le projet pour lesquelles des compléments d'information ont été demandés à travers l'article 24 de l'arrêté de dérogation. La démarche qui a consisté à établir un état des lieux de la connaissance en début de projet a donné lieu ensuite à un programme d'actualisation de l'état des populations, de caractérisation écologique, et de conservation des espèces.

Sur l'ensemble du territoire étudié par les CBN du Bassin Parisien (depuis 2017) et Sud-Atlantique (depuis 2019), de nombreuses stations historiques ont été modernisées et même découvertes pour certaines de ces espèces.

L'objectif aujourd'hui est de poursuivre ce travail avec un effort particulier de concertation et de sensibilisation du réseau de gestionnaires, mais aussi de lancer des actions de conservation sur des espèces menacées ne figurant pas dans l'arrêté.



Théo Emeriau, chargé de mission botaniste-phytosociologue au Conservatoire Botanique National Sud Atlantique (CBNSA), et Nicolas Roboüam, chef de projets au Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien (CBNBP)



La transparence des ouvrages de la ligne pour les chiroptères

L'objectif était d'évaluer l'efficacité des ouvrages sous voie, de distinguer les différentes fonctionnalités entre les ouvrages, d'identifier les variations en fonction du contexte, et de produire des retours d'expérience sur les populations de chiroptères (chauve-souris). 21 ouvrages hydrauliques ont été suivis le long de la ligne : buses, cadres, dalots, portiques, voûtes. Les suivis, prenant en compte des variables environnementales autour des ouvrages, ont montré que le type d'ouvrage a une incidence significative sur l'activité chiroptologique, mais aussi que l'activité des espèces enregistrées est supérieure à la période antérieure à la mise en service de la ligne. Entre 2015 et 2018, une vingtaine d'espèces différentes ont été enregistrées dans les ouvrages.



Pascal Tartary, chargé de mission au CEN Aquitaine (Conservatoire d'espace naturel), et Ondine Filippi-Codaccioni, gérante et chargée d'études scientifiques au SEISE (Société d'échantillonnage et d'ingénierie scientifique en environnement)

« Qu'un rhinolophe se mette à passer sous une buse, ce n'est pas normal, constate Ondine Filippi-Codaccioni. Donc il y a un intérêt à continuer le suivi, pour vérifier s'il y a évitement ou adaptation de l'espèce par rapport à cette nouvelle ligne, avec l'objectif que cette étude serve de référence aux futurs projets d'infrastructure. »

L'intégration paysagère de la ligne

Depuis 2014, le CEREMA a procédé au suivi des dispositifs relatifs au paysage, évalué l'insertion des aménagements et analysé les facteurs permettant une bonne ou une mauvaise intégration de la LGV, pour enfin identifier les réalisations intéressantes et les pistes d'amélioration pour les futurs projets.

12 sites ont été choisis le long du tracé. Il en ressort que l'insertion de la plateforme seule s'inscrit plutôt bien dans les types de paysages peu accidentés traversés. Une situation différente en présence de viaducs, même si la transparence des arches n'arrête pas le regard : le paysage garde sa cohérence. Le jumelage d'infrastructures avec une voie d'autoroute, par exemple, se révèle plus discret qu'un croisement d'infrastructures (qui nécessite un ouvrage de franchissement). Dans le premier cas, en effet, l'addition d'une infrastructure (jumelage de la LGV à une infrastructure pré-existante) ne modifie pas de façon majeure la perception. Pour Bénédicte Baxerres, si « l'insertion de la plateforme seule est plutôt correcte, en revanche l'impact de ses équipements, l'aménagement des espaces à proximité des zones bâties et la gestion du foncier agricole autour de la ligne reste à suivre ».



Bénédicte Baxerres, directrice de projets, CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)



CONCLUSION

Jean-Pierre Sardin, président de l'Observatoire environnemental de la LGV SEA, a rappelé, en conclusion, que de nombreux spécialistes procèdent au quotidien au recueil et à l'analyse de données. Une réflexion est désormais engagée sur la programmation de suivis à long terme, l'objectif étant également d'améliorer la restitution des informations et d'organiser des rencontres annuelles pour partager ces résultats.

Le président de LISEA, Hervé Le Caignec, a donné rendez-vous aux 180 personnes réunies à Bordeaux à l'occasion de ces Rencontres pour des visites « *sur les sites de mesures compensatoires de la LGV, que nous proposerons tout au long de l'année 2020, preuve perceptible de l'efficacité des mesures engagées.*

Au-delà des mesures compensatoires, dans le cadre d'un partenariat avec le Museum National d'Histoire Naturelle, une journée de restitution de l'évaluation des 105 projets soutenus par la Fondation LISEA Biodiversité sera organisée en novembre 2020 à Paris, au sein du Muséum. »

Pour en savoir plus



<https://www.lisea.fr/>



Directrice de publication : France Uranga, Directrice relations institutionnelles et communication de LISEA - Rédactrice: Céline Lanusse, <https://www.digitaledit.fr/> - Contributeur : Marion Gouraud, responsable de l'Observatoire environnemental de la LGV SEA – Charte graphique : @Inoxia – Crédit photos : Richard Nourry / LISEA.

