

À savoir

COMPENSATION ÉCOLOGIQUE

EN 2017 AGROCAMPUS ET DEUX SCIENTIFIQUES DE L'UNITÉ DE RECHERCHE SMART-LERECO ONT RÉALISÉ UNE ÉTUDE SUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA COMPENSATION ÉCOLOGIQUE. CETTE ANALYSE PORTAIT SUR LES IMPACTS RÉSIDUELS DE L'INFRASTRUCTURE. UNE COMPENSATION QUI NE S'EST PAS FAITE AU DÉTRIMENT DES TERRES AGRICOLES DE BONNE QUALITÉ.



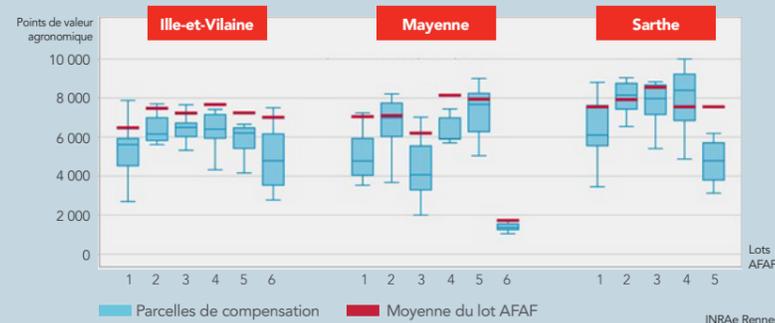
Site de compensation à Noyal-sur-Vilaine

Comme pour tout aménagement ou infrastructure de ce type depuis la loi sur la protection de la nature de 1976, l'impact environnemental de la LGV BPL a dû être limité autant que possible grâce à la mise en œuvre du principe « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC). 240 sites de compensation ont ainsi été mobilisés pour appliquer le troisième volet du triptyque : la compensation écologique et ce, afin de créer/restaurer des mares, boisements, haies, frayères, zones humides et cours d'eau. Soit environ 920 hectares de compensations écologiques répartis au plus près des 200 kilomètres de la ligne (lire la Lettre de l'Observatoire n°3). Près des deux tiers de cette surface relèvent d'une gestion agricole, tout en ayant une vocation écologique. Les parcelles correspondantes

ayant été confiées à la gestion d'agriculteurs volontaires grâce à la mise en place de baux ruraux environnementaux en échange du paiement d'un fermage fixé à l'euro symbolique.

Dans ce contexte, la valeur agronomique de 205 des 240 sites de compensation, situés dans le périmètre d'un des lots d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF), a pu être comparée à celle des autres parcelles agricoles situées dans ces mêmes lots AFAF. L'analyse a ainsi permis de montrer que la mise en œuvre de la compensation écologique des impacts résiduels de la LGV n'a, en majorité, pas mobilisé les terres de meilleure qualité agricole, puisque 72% des sites étudiés ont une valeur agronomique inférieure à la moyenne de leur lot AFAF.

VALEURS AGRONOMIQUES PAR HECTARE DES 205 PARCELLES DE COMPENSATION ÉTUDIÉES par lot AFAF et par département



PARTENAIRES

QUI SONT-ILS ?



LOUIS-THIBAUT BURON,
Doctorant en géographie au laboratoire ESO de l'Université de Rennes 2

Depuis 2017, je travaille sous la direction de Guy Baudelle et Erwan Bocher sur l'optimisation du choix du mode ferroviaire dans les déplacements de personnes. Mes travaux de recherche abordent aussi le développement des « RER » métropolitains à Rennes et Nantes ainsi que l'usage des trottinettes électriques. En 2015, j'ai déjà travaillé auprès de l'Observatoire, afin de construire un « état zéro » de cinq quartiers de gares concernés par l'arrivée de la LGV : Nantes, Rennes, Laval, Le Mans, Angers ».



GAËLLE LE BRETON,
Chargée d'opérations ferroviaires et chargée de mission bruit des transports terrestres

En poste depuis juillet 2019 à la DREAL Pays de la Loire, j'interviens principalement sur le bruit des transports terrestres ainsi que sur la mise en accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite. Je participe au suivi des travaux de l'Observatoire socio-économique et environnemental de la LGV, dont le comité d'orientation est coprésidé par les DREAL Pays de la Loire et Bretagne, ce qui me permet d'apporter notamment une analyse sur les questions liées au bruit ».

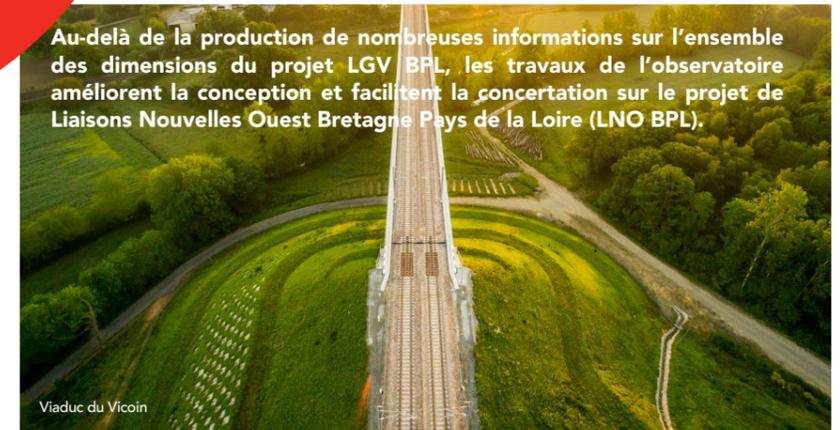
#07

LA LETTRE D'INFORMATION DE L'OBSERVATOIRE DE LA LGV BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE

L'Observatoire EN ACTION

L'OBSERVATOIRE : LEVIER D'AMÉLIORATION POUR LA CONCEPTION DE NOUVEAUX PROJETS

Au-delà de la production de nombreuses informations sur l'ensemble des dimensions du projet LGV BPL, les travaux de l'observatoire améliorent la conception et facilitent la concertation sur le projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNO BPL).



Viaduc du Vicoin

L'OBSERVATOIRE ALIMENTE LA CONCEPTION DE NOS FUTURS PROJETS

Quelques années de fonctionnement du dispositif d'observatoire de la LGV BPL ont permis de dégager trois grands intérêts par rapport au bilan LOTI qui doit être établi cinq ans après la mise en service du projet. Une plus grande rapidité dans la production des premiers résultats, une mobilisation collective large d'acteurs très différents et une valorisation plus proactive des analyses à travers une publication des résultats et des séminaires réguliers. Par ailleurs, l'observation des effets du projet dans la durée (dix ans) permet à chacun des acteurs de rendre plus visibles et de mieux comprendre les dynamiques environnementales, économiques et territoriales et d'agir sur les leviers dont ils disposent pour améliorer le bilan. Pour SNCF Réseau, il s'inscrit dans une volonté de prolonger l'élan collectif des phases de conception et de réalisation du projet et une logique d'amélioration continue de nos pratiques, les connaissances acquises à travers l'observatoire alimentant la conception de nos projets futurs.



FRANÇOIS TAINTURIER
Directeur de la stratégie du réseau SNCF Réseau

Une concertation particulièrement représentative est menée sur le projet de ligne nouvelle entre Rennes et Redon, qui s'inscrit dans un territoire très similaire et donc avec des effets qu'il sera plus facile de caractériser et d'expliquer aux acteurs susceptibles d'être concernés.

Valorisation depuis 2015

« Cette valorisation a commencé dès la phase de débat public LNO BPL en 2015, avant même que le projet LGV BPL ne soit mis en service, à travers une présentation des impacts du projet sur l'économie des exploitations agricoles situées à proximité du tracé », explique François Tainturier, directeur de la stratégie du réseau de SNCF Réseau. L'expérience de la LGV BPL, dont le chantier était en cours, a permis d'objectiver les impacts d'une telle infrastructure sur le milieu agricole et d'explicitier le fonctionnement concret de l'aménagement foncier, et ainsi de faciliter la compréhension des enjeux et le dialogue.

Et maintenant ?

« Une nouvelle étape de ce projet s'engage aujourd'hui et plusieurs productions de l'observatoire pourront être valorisées à cette

occasion pour la conception de ce projet », ajoute François Tainturier. « Cela commence par la fiabilisation des études de trafics et du bilan socio-économique du projet qui pourra s'appuyer sur les analyses relatives à la fréquentation des trains et au report modal observé », poursuit-il. Cela concernera également les effets plus globaux sur les activités économiques et le bilan des actions menées au sein du territoire, pour tirer le meilleur parti des potentialités nouvelles liées au projet.

La conception plus détaillée du projet pourra également s'appuyer sur l'observatoire environnemental, et notamment son volet photographique, afin de mieux appréhender les effets de celui-ci sur le paysage et sur l'évaluation des mesures de compensation écologique, sachant que les espèces concernées sont très similaires entre les deux projets. « Avec le projet LNO BPL, l'observatoire trouve ainsi un terrain d'application concret et de proximité d'un de ces quatre grands objectifs - à savoir améliorer la conception et l'intégration des futurs projets de LGV via ce retour d'expérience spécifique », conclut ce dernier.

L'OBSERVATOIRE SOCIO-ECONOMIQUE EN QUELQUES CHIFFRES



Une centaine d'étudiants mobilisés



1 thèse soutenue et 2 thèses en cours



30 mémoires / ateliers / stages réalisés

QUELS EMPLOIS CHEZ OPERE AUJOURD'HUI ?

AVEC LA RÉALISATION DE LA LGV BPL, LE FERROVIAIRE EST DEVENU UN MÉTIER À PART ENTIÈRE POUR EIFFAGE. EN 2011, LA CRÉATION D'UNE FILIALE DÉDIÉE À LA MAINTENANCE DE LA VOIE, BAPTISÉE OPERE, ÉTAIT UNE PREMIÈRE POUR LE GROUPE. 104 SALARIÉS Y TRAVAILLENT ACTUELLEMENT.

Depuis le 1^{er} juillet 2017, OPERE assure avec ses 104 salariés la maintenance des 180 km de ligne qui séparent Le Mans de Rennes, depuis ses deux bases opérationnelles de Laval (53) et Auvers-le-Hamon (72). Chaque semaine, 10 % des effectifs sont en astreinte (24h/24) pour assurer une qualité de service continue. Des salariés majoritairement originaires de Mayenne et de la Sarthe, aux profils plutôt débutants, en tout cas s'agissant de leur expérience dans le ferroviaire. « 25% des emplois actuels sont occupés par des personnes ayant travaillé sur la phase construction de la ligne », confirme le directeur d'OPERE Jean-Mathieu de Laferrière, dont le premier challenge a été de recruter son équipe (dans un secteur géographique actuellement en plein emploi) et d'en assurer la formation initiale.

Effort de formation et compagnonnage
« La moitié des effectifs en poste a réalisé une formation continue d'un an entre mars 2016 et avril 2017, dispensée par OPERE. Ils ne connaissaient pas les spécificités du

ferroviaire, qui s'apprennent sur le terrain et en compagnonnage », confirme le directeur. D'où l'effort de formation initiale et continue nécessaire pour transmettre les savoir-faire. Aujourd'hui, cette montée en compétences continue d'être assurée par deux adjoints sécurité et moniteur, présents sur chacun des sites.

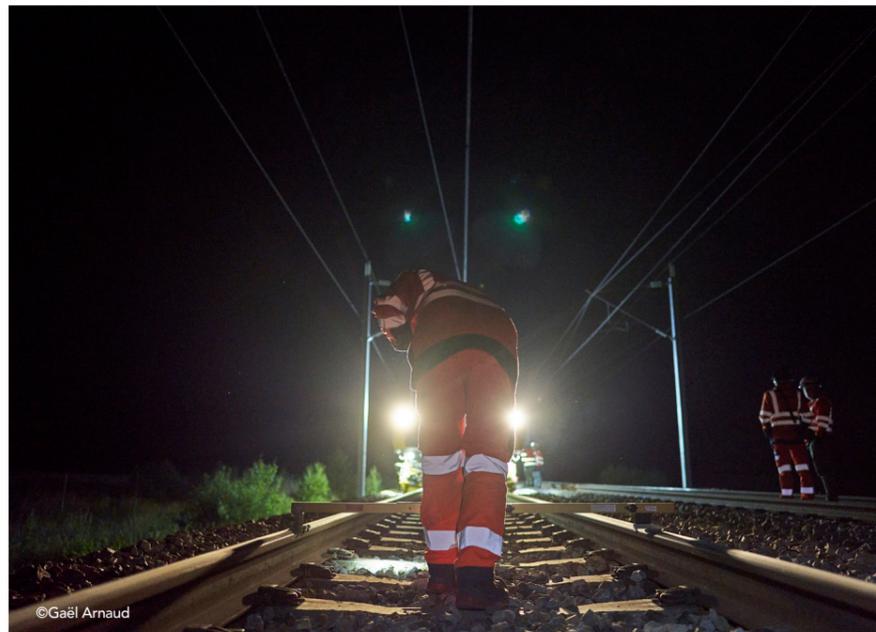
87,5%

de recrutements CDI entre 2019 et aujourd'hui.

1,255 Md€*

C'est le montant des contrats de sous-traitances, fournitures et prestations conclus dans le cadre du chantier de la LGV ainsi que des dépenses locales du personnel mobilisé.

*Ce montant est issu d'une étude de l'observatoire, réalisée de 2012 à 2015, et dont les résultats ont été publiés dans un article de la lettre n°1.



L'effectif d'OPERE se compose d'agents de maintenance (en charge du patrimoine, de la signalisation, des télécoms, des caténaires, de l'alimentation, du matériel et de l'outillage). Les conducteurs de trains, opérateurs des systèmes informatiques et équipe «support» complètent le dispositif.

SAINT-MALO, UN QUARTIER DE GARE CENTRALE EN MUTATION

DESSERVIE DEPUIS PLUS DE DIX ANS PAR LE TGV, LA VILLE DE SAINT-MALO BÉNÉFICIE DEPUIS 2017 D'UNE RÉDUCTION DE 43 MINUTES DE TRAJET DEPUIS OU VERS PARIS (SOIT UN MEILLEUR TEMPS DE PARCOURS DE 2H14 CONTRE 2H57 AUPARAVANT). DEPUIS 2006, LA FRÉQUENTATION EST EN HAUSSE DE 42% POUR ATTEINDRE PLUS DE 1,1 MILLION D'USAGERS PAR AN. COMPTANT SIX LIAISONS QUOTIDIENNES DIRECTES AVEC LA CAPITALE (3 ALLERS/RETOURS DANS CHAQUE SENS), LE TGV REPRÉSENTE AUJOURD'HUI ENVIRON 35% DES PASSAGERS SNCF QUI S'Y RENDENT.



© S. Maillard - Ville de Saint-Malo

Point d'intersection des trois anciennes communes (Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé) qui ont fusionné en 1967 pour créer la ville de Saint-Malo, le quartier de gare a très vite possédé les caractéristiques d'un centre-ville : habitat collectif avec commerces en rez-de-chaussée, activités tertiaires, convergence des réseaux de transports...

Cette position centrale s'est réaffirmée à l'occasion de l'électrification de la ligne Rennes-Saint-Malo en 2005, permettant l'arrivée du TGV dans la cité corsaire. À cette occasion, la ville s'est dotée d'une nouvelle gare terminus reconstruite 250 mètres en amont de l'ancien bâtiment voyageurs. La grande vitesse a ainsi enclenché un processus de renouvellement urbain dans le quartier de gare, qui s'impose désormais comme une centralité forte accueillant déjà plus d'une centaine de commerces et services. Surtout, le quartier de gare a vu la construction d'équipements publics avec un pôle culturel (médiathèque, cinéma et lieu d'exposition) et un Palais de Justice, de nouveaux espaces publics, d'un pôle d'échanges multimodal et de plus de 300 nouveaux logements.

Dans les prochaines années, la poursuite des aménagements visera notamment à améliorer, par des liaisons douces, le cheminement entre la gare, la cité intra-muros et le port, consolidant ainsi le rôle de la gare comme porte d'entrée touristique.

L'autre enjeu fort sera l'aménagement de coulées vertes en amont de la gare en s'appuyant sur une politique de reconquête des anciennes voies : l'objectif à terme étant de désenclaver cette partie est du quartier.

COMMENT A ÉVOLUÉ LA DESSERTE DES TERRITOIRES DEPUIS 2017 ?

DEPUIS TROIS ANS QUE LA LIGNE À GRANDE VITESSE EST EN SERVICE, CERTAINES ÉVOLUTIONS ONT ÉTÉ CONSTATÉES DU POINT DE VUE DE LA DESSERTE DES TERRITOIRES. CELLES-CI SONT ESSENTIELLEMENT LIÉES À LA STRATÉGIE D'ENTREPRISE DE LA SNCF. QUANT AU NOMBRE ET À LA FRÉQUENCE DES DESSERTES, ILS CORRESPONDENT AUX ENGAGEMENTS PRIS PAR L'OPÉRATEUR.



PIERRE ZEMBRI,

Professeur des Universités, École d'Urbanisme de Paris
Directeur du LVMT (Unité mixte ENPC Université Gustave Eiffel)

La satisfaction des collectivités et des utilisateurs semble bonne tant sur le nombre que sur la fréquence des dessertes assurées par la SNCF. Toutefois, l'offre de trains a évolué en donnant une part plus importante aux Ouigo au détriment des InOui. Cette volonté de la SNCF de développer le « low cost »* a permis d'aller chercher une clientèle qui n'aurait pas forcément pris le TGV auparavant (étudiants, familles, loisirs, etc.), même si pour la clientèle d'affaires, cela a modifié les conditions de voyage (échanges et annulations par exemple).

Interrégional et ouverture à la concurrence

Depuis 2017, on note une baisse sensible de certaines liaisons interrégionales depuis/vers la Bretagne (par exemple Rennes-Lyon, Rennes-Nantes ou encore Rennes-Lille). Ceci n'étant pas un constat spécifique aux liaisons permises par LGV BPL, mais illustre une tendance nationale. Par ailleurs, alors que l'ouverture à la concurrence sur les lignes à grande vitesse aura lieu fin 2020, on constate à ce jour qu'aucun autre opérateur ne s'est encore positionné sur ce créneau, en particulier pour la desserte de la Bretagne.

Les nouveaux opérateurs arrivés sur le marché depuis l'ouverture à la concurrence sur les lignes régionales s'intéressent plutôt pour l'heure à des services de trains classiques sur des lignes transversales et des offres de cabotage (citons Railcoop qui envisage d'ouvrir une ligne Rennes-Poitiers-Limoges-Toulouse), en particulier sur des liaisons qui ne sont plus desservies par la SNCF elle-même. Toutefois le paysage des opérateurs ferroviaires risquant d'évoluer dans les années à venir, il faudra suivre ce qu'il en est pour les offres sur la LGV BPL.

Bretagne à grande vitesse : phase 2 ?

Les collectivités sont toujours dans l'attente d'une phase 2, incluant des modernisations (partiellement entreprises) et des tronçons nouveaux sur les parcours Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Néanmoins, compte tenu de certaines révisions budgétaires, elles pourraient revoir leurs priorités et mesurer avec prudence « le coût de la minute gagnée ». De plus, plusieurs inconnues demeurent sur la stratégie de SNCF Voyageurs dans le futur. À la fois vis-à-vis de sa politique low-cost (Ouigo), de sa gestion de la clientèle d'affaires et, enfin, sur l'avenir des trains interrégionaux. Ces derniers étant toutefois des atouts importants pour les territoires traversés.

* Les trains Ouigo devaient représenter 50 % du service global à l'horizon 2024.