

COMMENT LES RIVERAINS PERÇOIVENT-ILS LEUR PAYSAGE ?

SI LES SÉRIES PHOTOGRAPHIQUES ÉTABLIES PAR L'OPP* DONNENT À COMPRENDRE L'ÉVOLUTION DU PAYSAGE, ELLES EXCLUENT DE SON CHAMP D'ANALYSE LA PERCEPTION QU'ONT LES RIVERAINS DE LEUR NOUVEL ENVIRONNEMENT DEPUIS LA MISE EN SERVICE DE LA LGV EN 2017. L'ENQUÊTE DE TERRAIN QUI SERA RÉALISÉE EN 2020 PERMETTRA DE LEUR DONNER LA PAROLE.



La notion d'évolution du paysage est complexe. Elle peut être analysée de manière objective, sous la forme d'enquête paysagère classique permettant d'établir des transformations visibles. C'est notamment le sens du travail réalisé dans le cadre des bilans LOTI ou encore des séries photographiques établies par l'OPP*.

Mais le paysage peut aussi s'étudier sous un angle plus subjectif, en donnant la parole aux acteurs du territoire et à ceux qui y vivent. «Aujourd'hui, les données accumulées concernant l'impact de la LGV sur le paysage ne sont pas réellement exploitées à des fins d'analyse fine. C'est ce qui nous a poussés à proposer une enquête de terrain sur la thématique du paysage en allant à la rencontre des riverains», confirme Mireille Falque, en charge de la réalisation

de l'enquête pour Egis. Celle-ci se tiendra en 2020, sur neuf sites déjà sélectionnés pour leur représentativité (répartition sur les trois départements traversés, différents types de paysages et configurations de la voie). Les interviews seront réalisées par un paysagiste auprès d'une dizaine de riverains par site.

Analyse inédite

Cette analyse sera plutôt inédite dans l'univers des infrastructures en mettant au cœur du sujet la notion de perception. «une notion par définition variable selon les individus puisque celle-ci varie selon la pratique de chacun, sa façon de vivre et de se déplacer. L'objectif étant d'évaluer s'il y a un écart entre les perceptions des riverains et la réalité qui a déjà été retranscrite par des analyses objectives et quantitatives», confie Mireille Falque.

* Dans le but d'observer les transformations paysagères induites par la LGV, ERE a mis en place une veille paysagère dès 2014 via la création d'un Observatoire photographique du paysage (OPP). Le fonds est actuellement constitué de 83 séries et de plus de 400 photos prises entre 2014 et 2018. Ces données photographiques ont été bancarisées sur la plateforme web POPP Breizh, administrée par L'Observatoire environnemental de Bretagne - OEB.

NEUF SITES CHOISIS

Ille-et-Vilaine

1. Agglomération rennaise : secteur périurbain de la Monnaie.
2. Domagné : secteur à dominante agricole et aux paysages ouverts ou bocagers.
3. Brielles : secteur à dominante agricole dans un paysage au caractère vallonné ou bocager.

Mayenne

4. Vallée de la Mayenne (Changé) : secteur au Nord de Laval caractérisé par un relief marqué, avec le franchissement de la Mayenne.
5. La Cropte : secteur rural à dominante agricole.

Sarthe

6. Poillé-sur-Vègre : secteur rural à dominante agricole (avec des fermes isolées).

QUI SONT-ILS ?



CAROLINE GUITTET,
Cheffe de projet du pôle paysage à l'Observatoire de l'environnement en Bretagne.

Dans le cadre de ma thèse en géographie sociale au Laboratoire ESO-Rennes entre 2011 et 2016, j'ai participé au développement d'une plateforme informatique régionale - la POPP Breizh - regroupant différents observatoires photographiques du paysage en Bretagne, dont celui constitué par Eiffage dans le cadre de la LGV. La dynamique de l'époque a permis de pérenniser un pôle paysage au sein de l'Observatoire de l'environnement en Bretagne.



ROMAIN SORDELLO,
Chef de projet Trame verte et bleue, pollution lumineuse et revues systématiques à l'UMS PatriNat (MNHN)

Spécialiste des problématiques de fragmentation des habitats naturels et des réseaux écologiques, j'ai déjà mis mon expertise au service d'études bibliographiques traitant de l'impact des LGV à l'échelle nationale, notamment pour SNCF Réseau et à l'international. Je viens de rejoindre l'Observatoire environnemental en tant que membre du Comité scientifique et technique.

Section courante de la ligne et voies de raccordement à la ligne ferroviaire existante Le Mans - Nantes.

7. Coulans-sur-Gée : secteur à dominante agricole (avec des fermes isolées) marqué par des espaces boisés importants.
8. Secteur périurbain entre Aigné et Maquère.
9. Savigné-l'Évêque : secteur rural avec des lotissements/hameaux dans un paysage ouvert et un relief plat.

#06

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

L'Observatoire EN ACTION

L'OBSERVATOIRE EN ACTION

L'ouverture de la ligne à grande vitesse a permis à Laval Agglomération d'être mieux connectée à Paris et aux autres métropoles régionales, lui offrant ainsi une place stratégique dans le grand-Ouest et participant ainsi à l'attractivité de notre territoire.

Je me réjouis que l'ensemble des acteurs ayant contribué à son installation se soient engagés en faveur de la protection de l'environnement, car notre volonté est de faire de Laval Agglomération un territoire exemplaire en matière environnementale. Pour preuve, Laval Agglomération a été désignée par le ministère de l'Environnement comme étant un territoire exemplaire de la transition énergétique (TEPCV : Territoire à Énergie Positive pour la Croissance verte). Nous venons également de lancer l'élaboration d'un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), permettant de répondre aux enjeux globaux en faveur d'un développement durable, économe, cohérent et attractif du territoire.



FRANÇOIS ZOCCHETTO
président de Laval Agglomération

BILAN LOTI : À QUOI SERT-IL ?

SI L'OBSERVATOIRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DE LA LGV BPL PERMET D'ANALYSER LES ENJEUX ET LES OPPORTUNITÉS LIÉS À L'ARRIVÉE DE LA LGV, LE BILAN LOTI SOCIO-ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL RÉPOND, LUI, DEPUIS 1982, À UNE EXIGENCE RÉGLEMENTAIRE DE RESPECT DES ENGAGEMENTS PRIS PAR L'ÉTAT ET LE MAÎTRE D'OUVRAGE LORS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE. À L'OCCASION DE LA SORTIE DU BILAN LOTI INTERMÉDIAIRE EN ENVIRONNEMENT, L'OBSERVATOIRE REVIENT SUR CES OBJECTIFS.

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 impose la réalisation d'un bilan socio-économique et, depuis 1994, d'un bilan environnemental à chaque création d'une grande infrastructure de transports terrestres. Ces bilans interviennent à deux périodes clés du projet. La première entre un et trois ans après la mise en service de l'infrastructure, c'est ce qu'on appelle le bilan «intermédiaire». Dans le cas de la LGV BPL, ces bilans intermédiaires ont été produits par Eiffage Rail Express (ERE) et SNCF Réseau entre 2017 et 2019. La seconde période intervient cinq ans après la mise en service, pour le bilan «final». Dans le cas de la LGV BPL, mise en service en juillet 2017, ces bilans finaux seront réalisés en 2022.

En environnement, quelles mesures de protection ?

La réalisation du bilan intermédiaire a permis de vérifier le respect des engagements du maître d'ouvrage en matière de protection de l'environnement. En effet, dans un souci constant d'évitement des enjeux les plus importants, différentes mesures ont été mises en œuvre, notamment avec la réalisation d'ouvrages de transparence écologique permettant la libre circulation des eaux superficielles, la libre circulation de la petite faune terrestre et piscicole, la plantation de haies, de massifs et d'arbres ou encore la réalisation de passages pour la faune. Mais, ce bilan va plus loin puisqu'il avait également pour mission de s'assurer du bon état de fonctionnement des aménagements environnementaux créés au titre des mesures de réduction des impacts. Ainsi, ERE a réalisé des études techniques spécifiques aussi bien pendant la période du chantier que dans l'année qui a suivi la mise en service. Ces suivis ont permis de conclure, à mi-parcours, à un bon état de fonctionnement des principales mesures prises, en identifiant toutefois certaines mesures dont l'efficacité reste à confirmer, étant donné la proximité temporelle de la mise en service de la ligne et donc le développement encore limité de la végétation.

123
espèces protégées inventoriées

35
types de suivis environnementaux

50
ouvrages (faune, hydraulique,...) font l'objet d'un suivi environnemental



ITINÉRAIRE DE VOL : LES CHIROPTÈRES FRANCHISSENT-ILS LA LGV ?



EN 2015, 2017 ET 2018, EGIS ENVIRONNEMENT A RÉALISÉ DES RELEVÉS SUR TROIS OUVRAGES RÉPARTIS LE LONG DU TRACÉ. L'OBJECTIF ? MESURER S'ILS PARTICIPENT À RÉTABLIR LES ITINÉRAIRES DE VOL DES CHAUVES-SOURIS IMPACTÉS PAR LA LIGNE.

Un pont-rail à Coulans-sur-Gée (72), un viaduc à Louverné (53) et un ouvrage hydraulique à Noyal-sur-Vilaine (35). Voici les trois ouvrages passés au crible du cabinet Egis afin d'étudier leur rôle dans le rétablissement des itinéraires de vol des chiroptères. « Il s'agissait de mettre en évidence l'efficacité fonctionnelle des mesures prises mais également d'améliorer les connaissances sur les effets d'une infrastructure sur les déplacements », synthétise Hippolyte Pouchelle, ingénieur écologue. Pour rappel, un ouvrage comme la LGV peut désorganiser le schéma de déplacement des chiroptères, qui ont notamment besoin de 4 abris distincts au cours de l'année pour assurer leur brassage génétique. « Couper des haies, traverser un boisement, réaliser un terrassement ou ajouter un remblai sont des activités humaines qui créent des obstacles pour les chauves-souris, qui utilisent les éléments naturels pour se repérer dans l'espace. Chez certaines espèces, notamment les plus petites, dix mètres d'interruption suffisent à

désorganiser les vols », confirme Hippolyte. D'où l'intérêt de rétablir ces itinéraires de vols en créant de nouveaux passages sur le tracé de la ligne.

Quelles conclusions ?

Lors des études réalisées en 2017 et 2018, en phase de fonctionnement de la ligne, Egis a ainsi établi des comportements différents selon les ouvrages. Sur le pont-rail de Coulans-sur-Gée, sept espèces ont été comptabilisées, « avec quelques amorces de trajectoires dans l'ouvrage, malgré l'absence de structures-guides verticales », ajoute l'écologue. Sur l'ouvrage hydraulique de Noyal-sur-Vilaine, si 11 espèces ont été comptabilisées, elles sont peu présentes aux abords immédiats de l'ouvrage, en particulier les espèces forestières, qui restent en retrait. « Globalement, ces deux ouvrages ne sont donc peu ou pas fréquentés », confirme l'ingénieur. Ce n'est que sous le viaduc de Louverné, en Mayenne que de fréquents passages ont été constatés. « La face inférieure du tablier du viaduc est utilisée comme zone

À LOUVERNÉ (53),

ces trajectoires indiquent l'utilisation du corridor généré par le ruisseau du Quartier pour le transit et comme appui des trajectoires de chasse. La face inférieure du tablier du viaduc est également utilisée comme zone de chasse.

de chasse », remarque Hippolyte. L'une des explications de ces passages pourrait être la hauteur de l'ouvrage (plus de 11 mètres sous le tablier) qui bénéficierait aux chiroptères, par nature sensibles à la taille du franchissement mais aussi par le fait que la trame végétale sous le tablier a pu être conservée. Sur les deux autres ouvrages, l'ingénieur a constaté le faible développement actuel des plantations alentours servant de guide aux chiroptères. Il est nécessaire que les plantations réalisées s'étoffent pour permettre d'évaluer l'efficacité de l'ouvrage.



Pont rail avec végétation guide (Coulans-sur-Gée - Sarthe)

SUIVI ÉCOLOGIQUE ET GÉNÉTIQUE

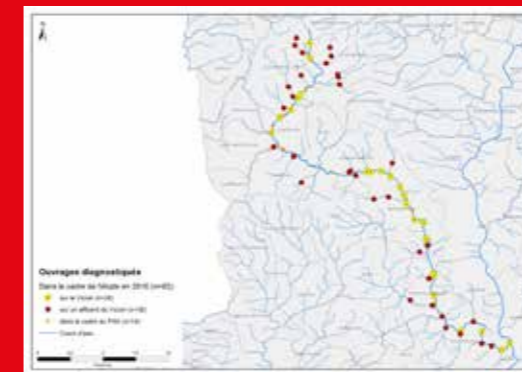
LA LOUTRE RECOLONISE LE VICOIN, EN MAYENNE. DE 2016 À 2018, L'ASSOCIATION MAYENNE NATURE ENVIRONNEMENT (MNE) A PU MENER AVEC LE SOUTIEN D'ERE TROIS CYCLES D'ÉTUDE QUI ONT PERMIS DE CONCLURE À UN NOUVEAU FRONT DE COLONISATION DE LA LOUTRE D'EUROPE DANS LE VICOIN, AFFLUENT DE LA MAYENNE.



DANS LES FAITS

DIAGNOSTIC DES OUVRAGES

L'ÉTUDE MENÉE PAR MAYENNE NATURE ENVIRONNEMENT A ÉGALEMENT PERMIS D'ÉVALUER LA PERMÉABILITÉ DES OUVRAGES, NOTAMMENT CEUX DE LA LGV, AU PASSAGE DE LA LOUTRE.



En effet, la principale menace qui pèse sur les populations de loutres réside dans le développement des infrastructures linéaires de transport, qui fragmentent le territoire. Lors de la première phase de l'étude, des diagnostics de ponts ont été réalisés. Entre 2014 et 2016, 171 ouvrages ont été inspectés sur les bassins de l'Ernée, de la Mayenne et du Sarthon. Parmi tous ces ouvrages, 18 concernent le Vicoin. Ce diagnostic a permis d'estimer le risque de collision potentiel, d'identifier les secteurs les plus dangereux et de préconiser des aménagements particuliers tels que la mise en place de passerelles, de banquettes, la restauration de continuités de berges, ... afin de contribuer à la restauration des continuités écologiques. « L'étude permet de porter à la connaissance des gestionnaires des ouvrages concernés des propositions pour faciliter le passage de la loutre au niveau des voies d'eau et des ponts », confirme Magali Perrin.



« Les conclusions de ces trois ans d'étude sont très positives. Les suivis démontrent une installation permanente de l'espèce sur le cours d'eau et les analyses génétiques réalisées nous rassurent sur la viabilité de la population mayennaise », explique Magali Perrin, chargée d'études naturalistes de l'association. Ces conclusions sont le fruit d'un travail de trois ans qui avait deux principaux objectifs. Le premier étant tout d'abord de faire un diagnostic de la compatibilité des ouvrages mis en œuvre pour la LGV (cf. encadré). Le second étant la recherche d'indices de présence de la loutre d'Europe, via le ramassage de déjections (épreintes) sur 40% du linéaire de la rivière, soit 19 km.

D'où viennent les individus ?

Les relevés effectués durant trois années consécutives (2016, 2017 et 2018) ont permis d'établir les déplacements assez précis des individus. De plus, des analyses génétiques complémentaires, en lien avec une étude nationale menée par Lise-Marie Pigneur de l'université de Liège, ont permis de donner des éléments de réponse sur les lignées dont seraient issus les individus fréquentant le Vicoin. « Le département de la Mayenne se trouve sur un front de colonisation à la croisée de trois lignées différentes, la première a pour origine la Bretagne intérieure et les deux suivantes sont issues du Limousin et de la façade Atlantique », complète la naturaliste. Les loutres mayennaises ne proviennent donc pas d'une petite population isolée et passée inaperçue durant plusieurs dizaines d'années, mais du brassage génétique de trois lignées d'origines différentes.