LISEA Express

Le journal des riverains de la LGV **Sud Europe Atlantique** Tours-Bordeaux

Novembre 2011
n°01

En supplément dans ce numéro :
La carte du tracé de la ligne dans votre département

GRAND ANGLE

L'eau, source de toutes les attentions

LISEA engage des mesures spécifiques pour préserver la ressource en eau. Explication en 3 enjeux.

[Actu LGV]
La proximité et le dialogue

[Prise directe]
L'impact économique

[Nature]
Les espèces protégées à la loupe

édito

LISEA est la société concessionnaire choisie par RFF pour financer, concevoir, construire et, durant les 50 prochaines années, exploiter et assurer la maintenance de la nouvelle ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux. Ce projet accompagnera le développement économique du grand Sud-Ouest dès sa mise en service.
Un des plus grands chantiers européens va s'ouvrir sous vos yeux. Il créera jusqu'à 4 500 emplois directs et de nombreux emplois indirects.
Il est inévitable qu'il soit aussi source d'inconvénients pour vous, les riverains : déviation de routes, passage de camions, nuisances sonores.
Comme nous nous y sommes engagés, nous réduirons cet impact pendant la phase de chantier et aussi, durablement lors de son exploitation.
Nous respecterons scrupuleusement cet engagement, dans un esprit de dialogue ouvert avec tous nos partenaires : élus, acteurs socio-économiques, associations de riverains et de protection de la nature...
La mise en ligne d'un site internet pour vous aider à vivre en « temps réel » cette aventure humaine, mais aussi le premier numéro de ce journal des riverains *LISEA Express*, diffusé à près de 150 000 familles, témoignent de notre volonté de favoriser le dialogue.
Le journal constituera un lien privilégié avec les territoires tout au long du chantier. Je vous en souhaite une agréable lecture. N'hésitez pas à nous faire part de vos réactions : contact@lisea.fr

Hervé TRICOT, Président de LISEA SAS

Editeur : LISEA SAS

Siège social : :
Rue Caroline Aigle - CS 60484 - 86012 Poitiers Cedex
Tél : 05 49 11 80 80 - Fax : 05 49 88 17 50
contact@lisea.fr

Directeur de la Publication : Hervé Tricot

Rédactrice en chef : Magali Louazon

Rédaction : Axentonic.com

Graphisme, maquette : Pubble-Gum.com

Photos : Alain Montaufier / Louis-Marie Préau - LPO

Impression : Vincent Imprimeries

Distribution :
Mediapost / Adrexo

Dépôt légal : à parution

Principaux associés : VINCI Concessions SAS, CDC Infrastructure et SOJAS SAS

Les acteurs du chantier

LISEA – LIGNE SEA TOURS · BORDEAUX

Concessionnaire de la future ligne pour une durée de 50 ans, LISEA assure l'interface entre le concédant (RFF), les investisseurs et financeurs ainsi que le constructeur.

COSEA – CONSTRUCTION SEA TOURS · BORDEAUX

Groupement d'entreprises chargé de la conception et de la construction de la ligne, COSEA sera présent pendant la phase de chantier jusqu'à la mise en service de la ligne en 2017.

MESEA – MAINTENANCE SEA TOURS · BORDEAUX

Société qui assurera l'exploitation et la maintenance de la ligne jusqu'en 2061, date de fin de la concession.

Express

Travaux préparatoires

Alors que le chantier de la LGV devrait débuter au 1er semestre 2012, les travaux préparatoires se multiplient le long du tracé. Le compte à rebours est désormais lancé !

Fouilles archéologiques, déboisements complémentaires de septembre à mars, travaux de déviations des réseaux (gaz, électricité, eau) en fin d'année sont autant d'opérations de terrain qui annoncent le début effectif des premiers travaux de terrassement. Un état des lieux précis des routes et des accotements sera aussi effectué d'ici le démarrage du chantier. Avant l'été, une première campagne a été réalisée sur les itinéraires d'accès au chantier. Une seconde campagne, sur les itinéraires de déviation, permettra de répondre aux évolutions du projet et à la concertation en cours.

Sépulture du Moyen-Age, Luxé (16).

Voie romaine sur le site de Malaguet, Migné-Auxances (86).

Vibrations et champs électromagnétiques

Des études sont actuellement menées par COSEA afin de limiter l'exposition des riverains aux vibrations et aux champs électromagnétiques générés par le passage des trains à grande vitesse.

Concernant les champs électro-magnétiques, des enquêtes de proximité vont permettre d'identifier précisément les équipements sensibles (appareil de mesure de haute précision par exemple) situés à proximité immédiate du tracé. Le résultat de ces enquêtes permettra à COSEA d'adapter au mieux ses choix techniques. D'autres études sont réalisées pour évaluer la propagation des vibrations, notamment en fonction de la nature des sols.

La parole à

Réseau Ferré de France

Christophe HUAU

Le 16 juin 2011, RFF a signé avec LISEA le contrat de la plus grande concession de LGV au monde. Une grande première pour les deux parties ?

La LGV Sud Europe Atlantique constitue un projet majeur qui répond pour notre pays au besoin d'accroissement de la mobilité sur les longues distances, tout en favorisant le mode de transport le plus sûr et le plus respectueux de l'environnement.
A l'horizon 2017, ce sont entre 4 et 5 millions de voyageurs supplémentaires qui emprunteront la ligne nouvelle entre Tours et Bordeaux, ce qui permettra, en libérant les voies actuelles, de développer les circulations de trains régionaux et de trains de fret.
En 2005, l'Etat a décidé que cette LGV ferait l'objet d'une délégation de service public au travers d'une concession. C'est une innovation s'agissant d'une maille du réseau ferré national ; il existe un précédent récent pour une section internationale avec la liaison Perpignan-Figueras sur l'itinéraire reliant Barcelone à Montpellier. Celle-ci a été concédée au consortium franco-espagnol TP Ferro pour 50 ans. Quant à Tours-Bordeaux, du fait de son linéaire, cette ligne constitue la plus importante concession ferroviaire jamais signée.

Quel sera le rôle de RFF aux côtés du concessionnaire ?

Dans son rôle de concédant, RFF restera présent sur le terrain pour contrôler que le concessionnaire remplit bien ses obligations contractuelles notamment s'agissant des engagements de l'Etat. La LGV Tours-Bordeaux constitue un enjeu considérable pour notre entreprise qui entend bien assumer toutes ses responsabilités de concédant, garant auprès de la collectivité de la bonne réalisation du projet et de la qualité du service public rendu à l'usager.
De plus, RFF réalisera sous sa propre maîtrise d'ouvrage, près d'un milliard d'euros de travaux, au travers des différentes opérations d'intégration de la ligne nouvelle concédée au réseau ferré national existant. Un défi de taille pour un projet titanesque.

4500 salariés au plus fort du chantier dont **1 300** embauches locales

Un partenariat public-privé d'un montant de **7,8** milliards d'euros

Concertation

LISEA et COSEA à l'écoute des riverains

Le tracé de la future LGV est désormais définitif. Toutefois, la concertation se poursuit entre COSEA, les riverains et les élus des communes concernées, notamment pour limiter les perturbations pendant et après le chantier. Cinq équipes de concertateurs ont été missionnées. *« Dans un premier temps nous avons rencontré chaque équipe municipale, mais aussi les habitants et les associations concernés, pour présenter le projet »*, explique Georges Alarcon, chargé de superviser la concertation le long des 55 kilomètres de tracé qui séparent Payré dans la Vienne de Luxé en Charente. *« Des demandes précises ont été formulées par certaines communes. Rétablissements de routes coupées par la future ligne, aménagements paysagers, protections phoniques : notre rôle consiste à trouver des solutions concertées, compatibles avec nos contraintes techniques. Il m'est ainsi arrivé d'émettre jusqu'à sept propositions différentes pour aboutir à un consensus. »* La démarche de concertation, démarrée en août 2010, se poursuivra jusqu'à la fin de l'année.

Juillé : exemple d'une concertation réussie

Sur la commune de Juillé en Charente, la création de la LGV va couper la route départementale 61. Dans le cadre de la concertation, un projet de déviation a été soumis par COSEA aux habitants et aux élus.

La construction d'une ligne ferroviaire oblige parfois à revoir entièrement certains aménagements. A Juillé, en Charente, c'est une route qu'il va falloir déplacer. *« Nous ne souhaitions pas que la nouvelle départementale traverse le hameau de Villesoubis, pour respecter la tranquillité des riverains, ni la zone naturelle classée située à proximité du village, pour protéger une source d'eau »*, expose Pascal Kaud, le maire de Juillé. A l'écoute, Georges Alarcon et Sylvie Marcé ont formulé plusieurs propositions, jusqu'à aboutir à un compromis, validé par les élus de la commune. Finalement, une partie de la traversée de Villesoubis va être déviée, conformément aux attentes des riverains. *« La concertation a permis d'arriver à un accord qui satisfait globalement tout le monde »*, se félicite Pascal Kaud. La nouvelle route sera réalisée début 2013.

Pascal Kaud, maire de Juillé (16), à l'endroit où passera la future LGV.

Préserver le cadre de vie des riverains

Quelles seront les nuisances sonores de la ligne ? Quels seront les nouveaux accès de circulation routière ? A quoi ressemblera ma commune demain ? : la réalisation de la ligne à grande vitesse génère des interrogations et des préoccupations au sein de l'ensemble des communes traversées. Soucieux de limiter au maximum les impacts de la LGV auprès des riverains, LISEA et COSEA mettront en œuvre un panel de mesures :

BRuIT

La règlementation, qui fixe des niveaux maximum d'impact sonore, sera respectée par le concessionnaire. Des protections anti-bruit seront implantées dans certaines zones sensibles. Ce seront plus de 62 km de protections acoustiques qui seront réalisées de Tours à Bordeaux.

ACCESSIBILITÉ

Toutes les routes interrompues par la ligne seront rétablies : routes, passages agricoles, chemins de randonnées et passages pour la faune.

paysage

Les abords de la ligne seront aménagés de plantations notamment de haies bocagères pour une meilleure insertion dans le paysage. Les sites et monuments classés ou inscrits font l'objet d'études paysagères spécifiques.

Calendrier

18 juillet 2006
Déclaration d'utilité publique de la 1ère phase Angoulême-Bordeaux

10 juin 2009
Déclaration d'utilité publique de la 2nde phase Tours-Angoulême

15 juillet 2010
Lancement de la concertation avec l'ensemble des acteurs locaux

Août 2010-2012
Réalisation des études et concertations, acquisitions foncières, fouilles archéologiques et déviations de réseaux

16 juin 2011
Signature du contrat de concession entre RFF et LISEA et mise en vigueur le 30 juin

2012 / début 2015
Travaux d'infrastructure et de génie civil

Mi-2014 à 2016
Travaux d'équipements ferroviaires

Mi-2016
Lancement des premiers essais, homologation et marches à blanc

Mi-2017
Mise en service commerciale de la ligne LGV SEA Tours-Bordeaux

Paris à Bordeaux en 2h05

302 km de ligne nouvelle,
40 km de raccordements

plus de **900** ouvrages d'art, dont 19 viaducs et 7 tranchées couvertes

3 régions, 6 départements et 117 communes

Une concession ferroviaire de 50 ans

L'eau, source de toutes les attentions

Longue de 302 kilomètres, la future ligne LGV va franchir des cours d'eau, traverser des zones humides et des secteurs d'écoulement souterrain. D'août à fin octobre dernier, une enquête publique par bassin versant a été menée sur l'ensemble des communes. Soucieux de réduire au maximum l'impact sur les différents milieux naturels rencontrés, LISEA et COSEA engagent des mesures spécifiques pour préserver la ressource en eau. Explication en 3 enjeux.

Loi sur l'eau : un cadre pour la protection de la ressource

« L'eau fait partie du patrimoine commun de la nation. Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général [...] » En posant ce principe, la loi sur l'eau de 1992 modifiée par celle de décembre 2006, vise à garantir une gestion de l'eau équilibrée, en assurant la préservation des milieux aquatiques, la protection contre les pollutions, le développement de cette ressource et sa valorisation.
Pour le projet de LGV SEA Tours-Bordeaux, tous les ouvrages hydrauliques réalisés sont soumis à un dossier de demande d'autorisation. Celui-ci détaille, par bassin versant, les mesures conservatoires correctives ou compensatoires, les plus adaptées pour préserver ce patrimoine commun.

Enjeu n°1

Protéger la ressource en eau

Des dispositifs de protection des eaux naturelles seront mis en œuvre pour éviter toute pollution. Fossés, bassins et filtres seront créés. Exemple d'un système d'assainissement provisoire : le bassin de récupération des eaux de pluie qui filtrera toutes les eaux du ruissellement avant rejet dans le milieu naturel.

La préservation de la ressource et de la qualité des eaux, pendant et après le chantier, est une priorité pour LISEA et COSEA. Grâce à des études précises réalisées par bassin versant*, des mesures ont été définies pour limiter les incidences sur les territoires. Un exemple : *« nous avons accordé une attention toute particulière aux captages fournissant de l'eau potable afin que le passage de la LGV à proximité de ces points d'eau n'altère pas la ressource »* souligne David Bécart, chargé d'environnement à COSEA. De la même manière, les besoins en eau du chantier pour le terrassement et l'arrosage des pistes seront assurés en partie par des bassins de récupération des eaux de pluie. Objectif : limiter le prélèvement de l'eau des rivières et des nappes souterraines.

Enjeu n°2

Préserver les écouleme

De Tours à Bordeaux, plus de 600 ouvrages vont être construits, du viaduc de 1 300 mètres à la simple buse, qui faciliteront l'écoulement des eaux. Le concessionnaire a étudié finement le territoire pour connaître l'état initial de chaque cours d'eau et zone humide* concernés. Objectif : garantir un impact limité voire nul sur les écoulements, pendant le chantier et tout au long de l'exploitation de la ligne. Pour obtenir ce résultat, COSEA réalise des simulations informatiques pour mesurer l'influence des aménagements envisagés. *« Prenons*

Dic'Eau

* **Bassin Versant :** ensemble d'un territoire qui recueille les eaux superficielles ou souteraines pour les concentrer dans une rivière et ses affluents. Ses frontières sont naturelles, on les appelle les lignes de partage des eaux. Elles suivent la crête des collines qui déterminent la direction d'écoulement des eaux. Les précipitations qui tombent sur un versant de la colline se concentrent dans les ruisseaux pour finalement rejoindre la rivière. Celles qui tombent sur l'autre versant vont alimenter une rivière voisine, un bassin versant voisin.

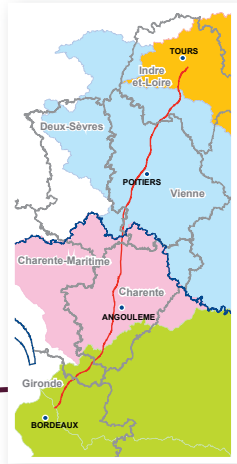
* **Natura 2000 :** vaste réseau européen de zones naturelles protégées qui a pour objectif de préserver la faune, la flore, les oiseaux et leurs habitats.

* **Zones humides :** espaces habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, de façon permanente ou temporaire. Ces zones ont un rôle précieux dans la filtration de l'eau. Elles assurent le maintien d'une eau de qualité et d'importants réservoirs, essentiels à la population. Elles servent de lieu de reproduction et d'hivernage pour de nombreuses espèces d'oiseaux d'eau et de poissons.

* **Captage d'eau potable :** dispositif de prélèvement d'eau à partir d'une source (puits, forages) ou d'un cours d'eau destiné à l'alimentation en eau potable des populations.

Carte des bassins versants

La LGV traverse 4 bassins versants : ceux de l'Indre, la Vienne, la Charente et la Dordogne. Retrouvez la carte du tracé de la LGV et de votre bassin versant dans ce numéro !



Les eaux souterraines sous l'œil des hydrogéologues

Dans le cadre de la réalisation du projet, une équipe d'hydrogéologues a évalué l'incidence des mesures prises par le concessionnaire pour la traversée des sites sensibles. Bernard Pincent, spécialiste de toutes les questions relatives aux eaux souterraines, nous éclaire sur les études et les dispositions engagées.

« Une étude a permis de recenser les points d'eau à moins de 500 mètres de la ligne. 1 130 sources, puits et forages ont ainsi été mis en évidence. Si les voies ont été positionnées de façon à éviter tout impact sur les eaux souterraines, certains secteurs sensibles ou inscrits dans un périmètre de protection de captage d'eau potable*, font l'objet de préconisations pour empêcher toute pollution. Exemples : les engins seront ravitaillés en dehors des zones sensibles ; des tapis filtrants permettront de retenir les matières en suspension ; autre mesure particulière : le désherbage des voies sera mécanique, et non chimique. Pour ces zones sensibles, des études et des mesures ont été soumises à l'approbation de deux hydrogéologues agréés mandatés par l'Etat, qui ont émis un avis favorable. Il faut souligner aussi qu'une surveillance du niveau et de la qualité de l'eau des nappes sera effectuée pendant et après les travaux. L'efficacité des mesures engagées par le concessionnaire sera particulièrement suivie. »

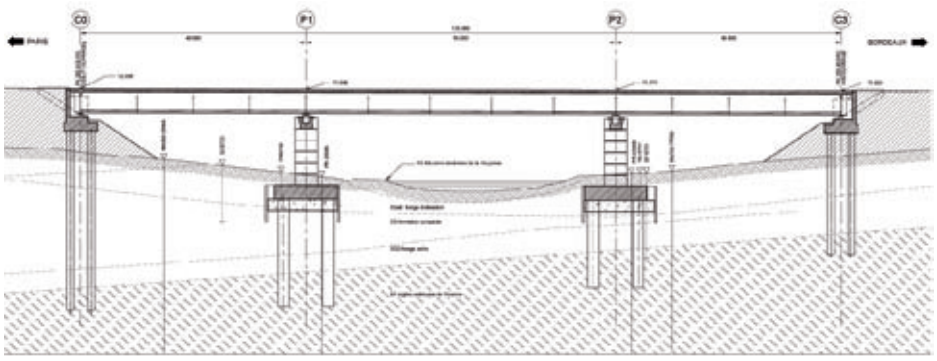
ents naturels

l'exemple du viaduc qui doit être construit au-dessus de la Vienne, explique David Bécart. *Le projet ne répondait pas à toutes les exigences, notamment de l'écoulement des eaux, que nous nous étions fixées. Nous avons donc repensé la conception de l'ouvrage en travaillant sur la forme des piles, qui avait créé un effet de barrage des eaux. Finalement, nous avons ajouté un ouvrage hydraulique supplémentaire. Avec cette solution technique, l'écoulement des eaux et les habitations des riverains situées en amont sont donc entièrement préservés. »*

Photomontage du viaduc de la Vienne.

Enjeu n°3

Préserver les milieux aquatiques

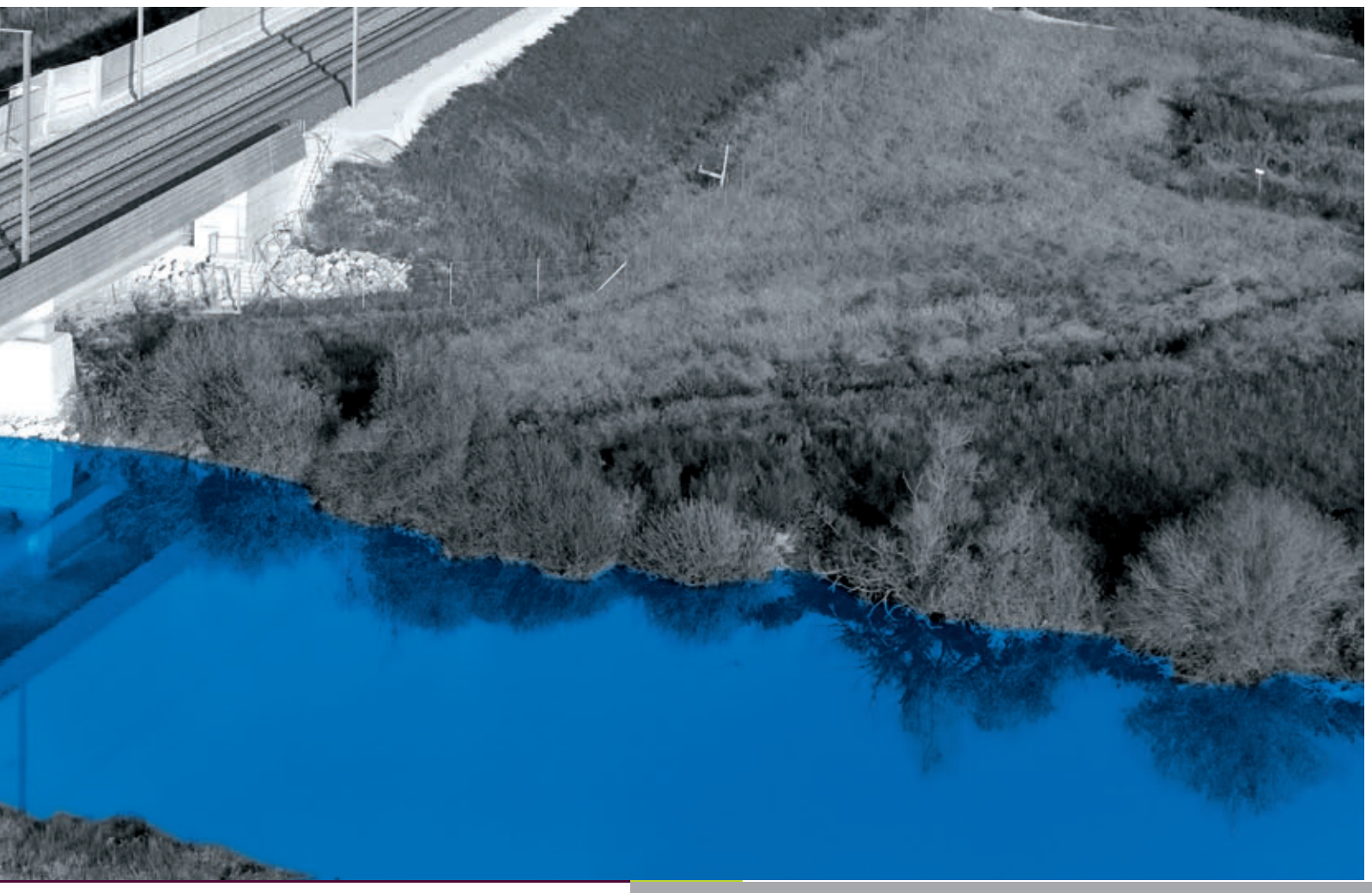


La conception du viaduc de la Goujonne illustre la volonté du constructeur de concevoir un ouvrage respectueux des territoires, des paysages et de la biodiversité.

Pour LISEA, l'enjeu consiste à éviter autant que possible les zones aquatiques riches d'une faune et d'une flore exceptionnelles. Sur le bassin versant de la Dordogne par exemple, le concessionnaire va réaliser un viaduc de 135 mètres de long permettant le passage de la ligne à grande vitesse au-dessus d'un étang alimenté par un cours d'eau, la Goujonne. La construction de cet ouvrage d'art permettra ainsi de préserver le cours d'eau, et plus particulièrement la zone de ponte d'une tortue aquatique protégée, la cistude d'Europe.

Lorsqu'aucune solution technique n'est possible pour préserver certains milieux fragiles, des écosystèmes sont recréés à proximité. *« Pour 300 hectares de zones humides concernés par l'emprise de la ligne, 600 hectares seront ainsi réaménagés »*, précise David Bécart.

En savoir plus :
www.loisurleau-lgvseatoursbordeaux.fr



En chiffres

88
cours d'eau répertoriés

606
ouvrages hydrauliques à réaliser, dont 19 viaducs

Plus de 2 000
hectares de surfaces compensatoires, dont 600 hectares de zones humides

14
sites Natura 2000* concernés

197
espèces protégées identifiées

Chantier LGV : un atout économique pour les territoires

C'est le plus grand chantier en Europe ! La construction de la LGV entre Tours et Bordeaux devrait commencer en mars prochain. Conducteur d'engins, coffreur, grutier… : plus de 4 500 personnes directement mobilisées et plus de 1 300 personnes vont être recrutées d'ici le démarrage du chantier. COSEA entend aussi y associer les entreprises locales. 20% du montant total des travaux sera ainsi affecté à la sous-traitance. La construction de la ligne, qui va se poursuivre jusqu'en 2017, bénéficiera à l'ensemble du tissu économique local (hébergement, restauration, services…).

Charente-Maritime

La Charente-Maritime dans les starting-blocks !

Chargé de mission au Conseil Général, René Peter est « Monsieur LGV » en Charente-Maritime. Sa mission : évaluer les besoins, répondre aux demandes et coordonner les acteurs pour s'assurer que le département bénéficiera des retombées économiques du chantier. Rencontre.

Quel est votre rôle ?

Selon le souhait de Dominique Bussereau, Président du Conseil Général, j'assure le suivi de la réalisation du chantier en relation constante avec RFF hier et LISEA aujourd'hui, les partenaires que sont les services de l'Etat, la communauté de communes de Haute-Saintonge, les élus des 5 communes du canton de Montguyon, les chambres consulaires, Pôle Emploi, les offices de tourisme, les associations…

Quelles actions avez-vous mis en place ?

Un guichet unique a été installé dés septembre 2009 pour assurer la coordination entre tous les acteurs. 4 groupes de travail ont été mis en place autour des problématiques de l'emploi et de la formation, de la sous-traitance, de l'accueil et du foncier. En avril dernier, nous avons organisé un forum à Montguyon avec nos partenaires. Demandeurs d'emplois, chefs d'entreprises, hébergeurs, restaurateurs… plus de 800 personnes ont répondu à l'appel.

Comment faire bénéficier les entreprises locales des retombées économiques du chantier ?

Il s'agit d'un travail collectif avec la communauté de communes, les maires et les chambres consulaires. Notre rôle consiste à identifier, recenser et sensibiliser les entreprises de près de 35 secteurs d'activités potentiellement concernés par le chantier. Un catalogue de 200 entreprises a été transmis à COSEA. Parallèlement, nous travaillons à la création de groupements d'entreprises pour offrir une capacité significative au constructeur compte tenu de l'envergure du chantier. La réflexion concernant un regroupement dans le secteur des transports, avec une flotte d'une centaine de véhicules qui pourrait être dédiée au chantier est bien avancée. La tâche est délicate et n'est pas encore finalisée. Enfin, un autre catalogue regroupant toutes les offres en matière d'hébergement, de restauration et de services à la personne a été constitué pour accueillir au mieux les employés du chantier.

L'emploi constitue-t-il aussi un enjeu important pour le territoire ?

Sur ce point, il nous faut être efficace, lisible et réactif pour mettre en cohérence l'offre, la demande et en déduire les besoins en formation. Notre groupe emploi a réuni tous les acteurs : Pôle Emploi, la maison de l'emploi de Jonzac, la mission locale et les organismes de formation pour travailler de concert. Une structure a été mise en place avec une démarche claire, que nous avons présentée à la direction des ressources humaines du concessionnaire. Pôle Emploi pilote désormais le dispositif et constitue la porte d'entrée unique pour tous ceux qui souhaitent travailler sur le chantier.

René Peter : « Il ne faut pas trop promettre »

Si le chantier constitue une opportunité unique pour les acteurs économiques du département, René Peter appelle néanmoins les acteurs locaux à la mesure. *« Je ne veux pas que ces espérances se transforment en désillusions. »* Pour lui, l'engagement des entreprises locales sur le chantier ne doit pas se faire au détriment de leur clientèle habituelle. *« Il faudra penser à l'après chantier pour préserver l'avenir ».*

René Peter, chargé de mission LGV au sein du Conseil Général de Charente-Maritime.

Enquête publique

Les entreprises d'insertion mobilisées

Fabriquer et poser plus de 400 panneaux d'information le long des 302 kilomètres du tracé de la future ligne, c'est la mission que COSEA a confiée à l'entreprise d'insertion EIVE Sarl, installée dans les Deux-Sèvres.

Les aménagements liés à la ligne à grande vitesse sont soumis à une procédure d'enquête publique, qui s'est déroulée de fin août à fin octobre. Pour informer le grand public, plus de 400 panneaux d'affichage ont été installés le long du tracé. Une mission coordonnée par l'entreprise d'insertion EIVE, spécialisée dans le paysage et la gestion des milieux naturels : *« Les structures d'insertion par l'activité économique* de Poitou-Charentes, de la région Centre et d'Aquitaine se sont regroupées pour proposer leurs services,* souligne Thierry Picaud, le directeur d'EIVE. *Séduite par la démarche, LISEA nous a rapidement sollicités. EIVE était chargée de coordonner l'opération, qui a mobilisé 5 structures d'insertion. »*
Le contrat signé entre COSEA et les structures d'insertion portait sur plus de 350 heures de travail. Les 2/3 de la mission ont été accomplis par des salariés en contrats d'insertion. Principale difficulté : la réactivité exigée par COSEA. *« Un véritable défi que les 5 structures d'insertion ont su relever brillamment. Nous ne disposions que de quelques jours pour installer l'ensemble des panneaux »,* poursuit Thierry Picaud. *« Toutes les deux semaines, une équipe était par ailleurs chargée de contrôler que le matériel était toujours en place. Puis, à la fin de la procédure d'information, nous avons procédé à l'enlèvement de l'ensemble des panneaux. »* Chaque étape de la mission faisait bien entendu l'objet d'un reporting précis : *« les coordonnées GPS et les photos numériques des panneaux ont permis de justifier de notre travail avec précision. »*

« Après cette première mission, les entreprises d'insertion ont l'espoir de continuer à intervenir sur le chantier de la LGV », glisse Thierry Picaud, directeur d'EIVE.

Installation d'un panneau d'information à proximité de Saint-André-de-Cubzac (33).

Emploi

1 300 postes à pourvoir

De Tours à Bordeaux, COSEA va procéder à plus de 1 300 recrutements, dont près de 400 issus de l'insertion. Pour organiser cette campagne gigantesque, l'entreprise signe des conventions de partenariat avec l'Etat, Pôle Emploi et les Conseils Régionaux.

Parmi les 3 régions concernées par le chantier, la région Poitou-Charentes, la plus impactée par le tracé, est la première à avoir formalisé un partenariat avec COSEA. *« En partenariat avec l'Etat, Pôle Emploi et la Région, nous menons depuis août dernier des réunions dans toute la région pour informer les éventuels candidats sur les métiers recherchés, les formations offertes et les conditions de rémunération »,* indique Erik Leleu, directeur des ressources humaines de COSEA.
Les régions Centre et Aquitaine devraient à leur tour signer une convention de partenariat avant la fin de l'automne. Objectif : organiser les recrutements. *« Porte d'entrée du dispositif, Pôle Emploi traite les candidatures et COSEA assure les entretiens. »* Des réunions d'information seront organisées au moins jusqu'au lancement du chantier en 2012.

En savoir plus : www.pole-emploi.fr (rubrique « En région »)

* Associations Déclic (37), Scop N2B (86), EIVE (79), AAI Hiersac et ATTJ (16).

Espèces protégées

LISEA s'engage

Le projet de Ligne à Grande Vitesse entre Tours et Bordeaux aura des impacts sur l'environnement et la faune et la flore des territoires traversés. Dès les premières études, LISEA et COSEA, associés aux associations de protection de la nature et aux agriculteurs, ont intégré cette dimension pour en limiter les effets sur le patrimoine naturel. La mise en œuvre de mesures de réduction et de compensations écologiques permettra de maintenir la biodiversité.

La future LGV traverse ou avoisine 14 sites Natura 2000 d'intérêt écologique majeur. Près de 200 espèces protégées sont concernées. Le code de l'environnement est strict en la matière. La loi sur l'eau et les milieux aquatiques impose au concessionnaire d'éviter, de limiter et de compenser les atteintes du projet sur la ressource et les zones humides. De la même façon, la règlementation pour la protection des espèces animales et végétales a pour objectif de les préserver de toute destruction. Mais lorsque le projet ne peut éviter certains habitats d'espèces protégées, le code de l'environnement exige la réalisation de mesures de réduction ou de compensation.
LISEA et COSEA entendent mettre en œuvre des mesures compensatoires sur plus de 2 000 hectares. Dès les premières études, et avant le démarrage des travaux, le concessionnaire a sollicité les associations, les agriculteurs et les services de l'Etat pour travailler le plus en amont possible, afin d'assurer une mise en œuvre pertinente et pérenne de ces compensations. C'est une véritable démarche scientifique dans laquelle s'engage LISEA, légitimée par la durée de la concession. La société concessionnaire restera en effet présente sur le territoire pendant 50 ans !

Favoriser le retour des outardes canepetières

Oiseau migrateur emblématique du territoire, l'outarde canepetière est menacée par la raréfaction des zones dans lesquelles elle aimait vivre. Dans les Deux-Sèvres, à Sainte-Soline, 18 hectares de plaines ont été achetés pour lui permettre de s'alimenter et de nicher.

Raphaël Grimaldi, du CREN, et Clara Lorinquer, de COSEA, sur la parcelle de Sainte-Soline. Acheté par COSEA et géré par le CREN, ce terrain est restauré pour accueillir prochainement une espèce rare et menacée, l'outarde canepetière.

Rendez-vous pris à quelques kilomètres de Sainte-Soline. Des représentants du concessionnaire et du Conservatoire Régional d'Espaces Naturels du Poitou-Charentes (CREN) viennent étudier un terrain de 18 hectares qui accueillera prochainement les outardes canepetières, ces oiseaux migrateurs des plaines cultivées parmi les plus menacés en France. *« Il faut imaginer plusieurs ilots avec une diversité des cultures fourragères comme de la luzerne, des céréales et une bande pérenne de prairies au centre et au pourtour,* explique Raphaël Grimaldi, responsable de l'antenne des Deux-Sèvres du CREN Poitou-Charentes. *Sur cet espace, nous allons recréer des îlots de 4 hectares propices à la nidification et à l'alimentation des outardes canepetières. »* Impossible bien sûr de garantir qu'elles viendront effectivement s'y installer, mais quelques indices ne trompent pas : *« Inexploité depuis deux ans, cet espace a été recolonisé par l'outarde à la faveur du développement d'une végétation spontanée. Notre travail consiste à mettre en œuvre des conditions encore plus favorables. »*
Pour garantir le succès de cette mesure compensatoire et assurer la pérennité de cette action, LISEA et COSEA s'appuient sur les compétences du CREN, à qui le concessionnaire a transféré la propriété du terrain. *« On achète les terrains ou on passe des conventions avec les propriétaires,* précise Clara Lorinquer, responsable développement durable de COSEA. *En Poitou-Charentes, le CREN assure la gestion des espaces et la mise en œuvre des mesures compensatoires, en relation avec d'autres associations. Ici, il s'appuie par exemple sur l'expertise du Groupe Ornithologique des Deux-Sèvres (GODS) qui émet des préconisations et évalue le travail accompli. »*

Sur cet espace, nous allons recréer des îlots de 4 hectares propices à la nidification et à l'alimentation des outardes canepetières.
Raphaël Grimaldi, CREN Poitou-Charentes

Outarde canepetière

Seule espèce du genre Tetrax, l'outarde canepetière arrive en Deux-Sèvres en mars. La plupart d'entre elles quittent le département en octobre, même si certaines stationnent jusqu'en novembre.
En période de reproduction, les outardes fréquentent majoritairement les prairies. Toutes les populations d'outardes sont aujourd'hui menacées en France. D'après le GODS, le nombre de mâles recensés est passé de 1 200 en 1979 à 220 en 1996 dans les Deux-Sèvres. La baisse des effectifs se poursuit à un rythme de l'ordre de 15% par an.

Des refuges pour les amphibiens

Les représentants de LISEA, COSEA, du CREN et de Deux-Sèvres Nature Environnement ont évalué l'opportunité de créer une mare sur cette parcelle, située à Sainte-Soline en Deux-Sèvres (79). Quelques semaines plus tard, en septembre, la mare a été créée.

Sur les 302 kilomètres du tracé, COSEA a recensé divers sites favorables aux amphibiens, aussi appelés «batraciens», dans l'objectif d'y créer ou de restaurer plus de 100 mares. *« Les zones humides inévitablement traversées par la ligne seront exposées à des dégradations qui perturberont les cycles biologiques des espèces qui y vivent. COSEA s'est donc engagé à créer, avant les travaux, de nouvelles mares pour limiter au maximum les impacts sur les amphibiens et proposer de nouveaux sites de reproduction »*, détaille Gwenaël Scotet, chargé d'environnement de COSEA.
A Sainte-Soline, plusieurs parcelles ont été achetées pour créer un réseau de mares. Chargé de la gestion de cet espace, le CREN travaille avec Deux-Sèvres Nature Environnement pour trouver les emplacements les plus adaptés. L'attention des uns et des autres se porte alors sur un espace à priori anodin, près d'un fossé : *« Les photos aériennes nous indiquent que cette partie du terrain accueillait autrefois une mare aujourd'hui comblée,* constate Michel Boutaud, responsable de travaux au CREN. *Ici, l'eau sera présente, il suffira de creuser, de donner sa forme à la mare puis d'évacuer les terres extraites. Ailleurs, nous devrons probablement vérifier que les sols sont propices au maintien de l'eau. »* Salamandres tachetées, rainettes vertes et crapauds devraient pouvoir profiter de nouveaux refuges pour leurs amours du prochain printemps...

En direct de la ligne

Le journal *LISEA Express* dédié à l'ensemble des riverains et le site internet de la Ligne à Grande Vitesse SEA Tours-Bordeaux

La LGV n'aura plus de secret pour vous : historique, organisation du chantier, grandes étapes du chantier...

Vous cherchez une information actualisée sur l'environnement, l'archéologie, le chantier, l'emploi ou les infos riverains, cliquez sur l'onglet de votre choix.

Entrez le nom de votre commune et découvrez toute l'actualité de la LGV près de chez vous (réunions publiques, informations travaux, tracé...).

Les dernières informations sur la vie du projet.

Avec la visite interactive, explorez la ligne en 3D.

Une question ? Contactez les équipes du projet.

Témoignages, interviews... : de nombreux reportages vidéos des acteurs du projet et des territoires.

L'actualité en direct de la ligne !

Vivez l'actualité du chantier grâce à :

- la visualisation de la future ligne en 3D
- le suivi de l'avancée du chantier en images

Informatif, dynamique et interactif, le site internet de la ligne présente l'actualité du chantier sur chacune des communes traversées : premiers travaux, déviations de routes, réunions publiques, fouilles archéologiques ...

De nombreuses ressources sont aussi à disposition des internautes qui souhaitent connaître les partenaires du projet, le mode de financement et de construction d'une ligne ferroviaire.

www.lgvseatoursbordeaux.fr

Le courrier des lecteurs

A partir du prochain numéro, cet espace sera consacré à vos réactions, vos remarques et vos suggestions. Contactez-nous dès aujourd'hui à :

- contact@lisea.fr
- LISEA
  rue Caroline Aigle
  CS 60484
  86012 Poitiers Cedex

Votre journal... sur papier recyclé !

Le journal que vous tenez entre les mains est imprimé sur du papier recyclé Cyclus. Il a été blanchi sans recours au chlore habituellement utilisé dans les procédés classiques. La totalité des résidus de production est par ailleurs valorisée. Sa fabrication est réalisée grâce à une source d'énergie alternative : les copeaux de bois. Le papier Cyclus fait partie des papiers les plus respectueux de l'environnement.

Le journal des riverains sera consultable sur le site internet.
Prochain numéro (mars 2012) : démarrage des travaux.

LISEA
LIGNE SEA TOURS - BORDEAUX