

# DURABLE MAG'

N°1 - 2ème trimestre 2015

On ose tout en 2nd 3

La LGV dans  
tous ses états

Quels impacts sur  
la commune d'Argentré ?



## ARGENTRE

Le point de vue d'un  
élu local



## LES IMPACTS

Environnement,  
Social, Economie,  
Citoyens

## De la LGV en cours

Autoroutes, parcs d'activités, barrages, aéroports, etc. tous ces grands projets, qu'ils soient acceptés ou non, sont comme autant de supports pédagogiques car ils sont comme autant de cas concrets que l'on peut exploiter avec les élèves.

Et tous ces grands projets ont l'avantage d'être aussi des cas exemplaires que l'on peut soumettre à la question de la durabilité. En effet, tout d'abord, ils sont révélateurs de ce qui se passe sur un territoire. Elus locaux, collectivités territoriales, citoyens, associations locales, agents économiques, politiques nationale voire européenne, les grands projets mettent en évidence les logiques d'acteurs à l'oeuvre.

Projets inutiles pour les uns contre projet déclaré d'utilité publique pour les autres ; l'environnement contre l'emploi et l'attractivité d'un territoire, gaspillage d'argent public contre retour d'investissement, la question économique et sociale est à tous les étages.



### *De l'utilité des grands projets en pédagogie ou pourquoi la LGV en classe de 2nd ?*

Mais aussi, comme tout aménagement perturbe par définition un milieu (destruction d'espaces naturels ou agricoles), les arguments écologiques sont eux aussi consubstantiels de ces questions. Des procédures juridiques sont alors engagées : depuis les enquêtes publiques jusqu'aux expropriations ou autorisations de destruction d'espèces protégées ; des mesures compensatoires, des indemnisations au pouvoir des associations locales en passant par l'information vers les citoyens. Ainsi, c'est ainsi un peu de l'apprentissage de la démocratie que l'on fait alors.

Voici donc ce que nous avons voulu faire, se saisir de la question de la LGV pour faire ressortir un questionnement autour des notions de durabilité, en favorisant des rencontres d'acteurs (agriculteurs, élus locaux, associations, représentants d'Eiffage, questionnaire auprès de la population) afin de rendre les élèves actifs dans le projet. C'est le résultat de ce travail que nous vous présentons alors ici.



Fabrice (pour l'équipe de pluri d'eatdd : Nathalie, Oriane, Rozenn, Yoann)

#### **DURABLE MAG'**

Rédacteur en chef : profs pluri de la 2nd 3

Rédacteurs : classe de la 2nd 3  
Marine, Dorian, Emilie, Hugo, Coline, Vincent, Tracy, Germain, Gillie, Jocelyn, Camille, Baptiste, Léa, Julien, Camille, Grégory, Suzie, Arthur, Justine, Yann, Romane, Adrien.

Adresse : Lycée agricole de Laval

Remerciements à toutes les personnes qui ont participé à ce projet



# La LGV en quelques photos

Les dizaines de millions de m<sup>3</sup> de terrassements sont impressionnants et de nombreux ouvrages d'art sortent de terre (200 au total dont 10 viaducs et des tranchées couvertes). Viendront ensuite les installations ferroviaires, qui seront déployées à partir des bases travaux de Laval et Sablé-sur-Sarthe. Peu à peu le paysage se transforme pour accueillir cette nouvelle infrastructure.



Le tracé et ses impacts sur l'environnement

Rapprocher la Bretagne de Paris.



Aiguillages de jonction sur Laval

Remplacement de mares par eiffage le long de la LGV.





# EATDD

## Un projet sur l'année

L'EATDD (Ecologie, Agronomie, Territoire et Développement Durable) est un enseignement d'exploration spécifique à l'enseignement agricole (il n'y a pas d'équivalent dans l'éducation nationale)

L'EATDD regroupe plusieurs matières : Biologie/ Ecologie ; Agronomie ; Histoire-Géo ; ESC ; Economie. L'objectif est d'étudier un territoire pour comprendre ses fonctionnements et ses enjeux. Cet enseignement correspond à 3 heures par semaine d'activités variées (cours, visites, recherches au CDI, en classe,...). Avec, tout au long du 2ème semestre, un projet lié à un thème, un territoire ; il prend forme en action avec des partenaires et des acteurs locaux (collectivités, associations, entreprises...).

### Exemples de projet

Réalisation d'une exposition pour l'association "les abeilles mayennaises" , étude de la durabilité d'une commune Mayennaise....

L'année se divise en 2 parties : Une 1ère partie sur les éléments de bases dans les différentes disciplines (notion de territoire, bocage, patrimoine, ...) et une 2ème partie sur la réalisation du projet LGV BPL

Photo : la classe de 2nd3 du Lycée agricole de Laval au Conseil Général de la Mayenne (janvier 2015)



Projet sur les haies, durabilité du bocage



Transformation et circuits courts

Plusieurs étapes ont été abordées pour arriver à ce projet final : Des dossiers ont été réalisés afin de présenter la LGV BPL ; Des articles de revue de presse sur la LGV ont été postés sur le site e-lyco du lycée. Des études de cas sur la LGV Tours Bordeaux ont été réalisées à partir de supports vidéo ; Une rencontre a eu lieu avec l'association MNE (Mayenne Nature Environnement) afin de nous présenter le projet de la rocade de Château-Gontier et les impacts d'un grand projet ainsi qu'une mise en pratique a été réalisée sur cette rocade, afin de pouvoir comptabiliser le passage d'amphibiens ; La réalisation d'un livret nous a été demandée pour présenter notre projet à la commune d'Argentré.

“

**"L'EATDD" le développement de vraies idées**

**Emilie 2nd 3**

L'abeille ambassadrice du développement durable

Le but de ce projet est d'étudier les impacts de la LGV Bretagne/Pays de la Loire au niveau des différents piliers du développement durable (économique, environnemental, gouvernance, social) et de les présenter à la mairie d'Argentré.

## Historique du projet LGV



# LGV Bretagne-Pays de la Loire Tout savoir en 4 points

Ce projet vieux de plus de 20 ans a mobilisé beaucoup d'argent, de temps, de personnes pour relier la Bretagne à Paris.

### 1. Acteurs :

De nombreux acteurs participent à ce projet de LGV. Ce sont ERE (Effage Rails Express)-une entreprise privée, la SNCF, RFF (Réseau Ferré de France), les collectivités territoriales (Régions Bretagne et Pays de la Loire, les quatre départements bretons, Rennes métropole et le Pays de Saint Malo). La durée du contrat de partenariat est de 25 ans. Le maître d'ouvrage est ERE, le groupement concepteur et constructeur est CLERE (regroupement constitué de filiales du groupe EIFFAGE), l'opérateur de la LGV Bretagne-Pays de la Loire est OPERE.

### 2. Où ?

La LGV comprend 182km de rail (entre Connerré et Rennes). Elle passera sur 3 départements dont la Sarthe, la Mayenne, et L'Ille et Vilaine et dans 57 communes. La LGV Bretagne - Pays de la Loire continue sur la ligne LGV Atlantique - Paris. Il y a 32km de raccordement (à des aires urbaines, Sablé ou Laval par exemple), il existe 7 TOARC (terrassement, ouvrage d'art, rétablissement des communications).

Chronologie succincte du projet LGV



# LGV Bretagne-PDL



Vue d'une partie de la ligne à Argentré.



Travaux et ouvrages d'art / raccordement Argentré Laval.

## « Rennes sera à moins d'1h30 de la capitale »

### 3. Quand et comment ?

C'est un projet qui a plus de 20 ans maintenant ! La première étape a été un débat préalable en 1994-1995. Après différentes études, il y a eu la déclaration d'utilité publique en octobre 2007. C'est en juillet 2011 que fut mis en place un partenariat public-privé (PPP).

Après la réflexion, les études et les contrats, les travaux débutent en 2012. Il y a les travaux préparatoires avec le drainage, les démolitions, les déboisements, les dessouchages, les déviations des réseaux de gaz et d'électricité. Il y a ensuite différents travaux concernant l'environnement pour protéger la biodiversité, analyser les eaux superficielles et souterraines, déplacer les espèces etc.. Puis il y a le terrassement avec la signalisation, la piste d'accès, les ponts provisoires, les plates-formes, 2 bases de travaux ferroviaires à Saint-Berthevin et Sablé..

Ensuite, il y a eu les ouvrages prioritaires sur les chemins critiques avec 3 tranchées couvertes, 6 ouvrages courants, et 7 viaducs. Au final, ce sont 29,1 millions de m<sup>3</sup> de déblais et 17,3 millions de m<sup>3</sup> de remblais et 11,3 millions de m<sup>3</sup> de dépôts de matériels excédentaires. La mise en service aura lieu en 2017.

### 4. Pourquoi ?

La ligne a été créée pour réduire le temps de trajet entre Paris et l'Ouest de la France. La vitesse des trains sera d'environ 320km. Le trajet Paris – Rennes durera moins d'1h30 (soit 37 mn de moins qu'actuellement). De plus, le développement du train permettra de limiter la pollution en réduisant le trafic automobile et donc les bouchons sur l'axe routier Bretagne-Paris. Enfin, la Bretagne sera encore plus connectée au territoire national, « moins exclue » par rapport aux autres régions. Ce grand projet développera l'économie de la Bretagne.



Michel Perrier, Conseiller Régional des Pays de la Loire

# "Des avancées encore trop méconnues"

Suite à une rencontre à Argentré, Michel Perrier (Conseiller régional) est revenu pour nous sur les intérêts de la LGV et sur ses aspects encore trop méconnus du grand public.

## **Un projet qui concerne surtout la Bretagne**

La LGV Bretagne Pays de la Loire est un projet qui a démarré dans les années 1990, et la déclaration d'utilité publique a été prise en 2007. En durée de trajet vers Paris, c'est un projet qui concerne évidemment surtout la Bretagne, et dans une moindre mesure la Mayenne, ce que reflète la part du financement des collectivités territoriales (90,5 % pour la Bretagne, 9,5 % pour les Pays de la Loire).

## **Un intérêt majeur d'aménagement du territoire régional**

Mais la Région Pays de la Loire a eu un rôle déterminant pour faire aboutir un projet complémentaire appelé « la virgule de Sablé », dont l'initiative revient à une association d'usagers du train (la FNAUT) et aux écologistes. Cette liaison présente en effet un intérêt majeur d'aménagement du territoire régional. Longue d'un peu moins de 4km, elle permettra aux trains venant de Rennes d'aller vers Nantes, et vice-versa, sans être





## "Un intérêt pour le territoire, un intérêt pour le climat"

"Alors qu'il y a la nécessité de combattre le réchauffement climatique, il n'est pas négligeable de favoriser les transports des personnes et des marchandises par le rail (au lieu de l'avion/route)"

obligés d'aller jusqu'au Mans. Ainsi, des nouvelles dessertes Laval/Nantes ou Angers/Rennes, notamment, deviendront possibles, sans changement de train pour le voyageur, et avec un gain de temps de près d'une heure.

### Une première en France

C'est une première en France : des trains régionaux, roulant à 200 km/h, vont pouvoir utiliser une LGV, entre Laval et Sablé ! Certes, il a fallu adapter le matériel ferroviaire, ce qui n'est pas une mince affaire, et rattraper le retard administratif pour faire coïncider l'ouverture de la virgule et de la LGV, ce

qui permet aussi de baisser les coûts. La DUP a été prise en 2011, pour un début des travaux dès 2012... La Région a été moteur y compris financièrement (9 M€, soit 25 % du total).

### 8 A/R Laval-Nantes

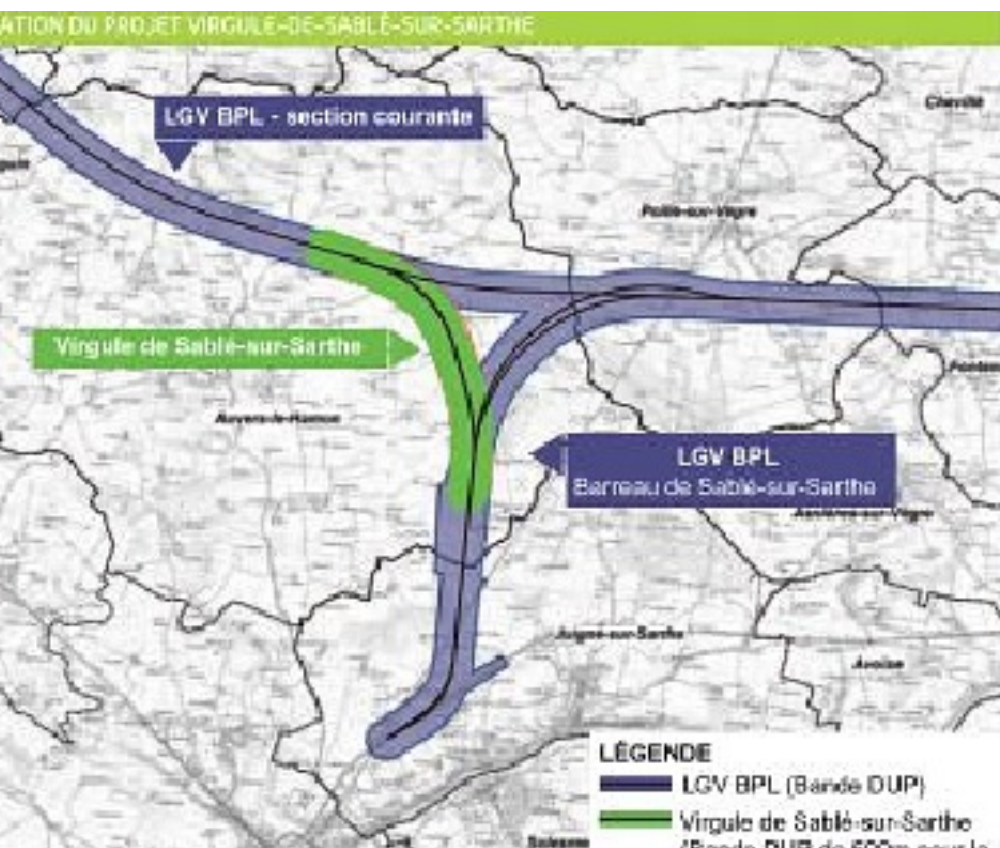
Ainsi, dès 2017, Laval sera relié à Nantes en 1h40 et à Angers en 50 mn environ. Ce sont 8 allers retours quotidiens qui seront en service. Sur ces destinations, il y aura un report modal important, de la voiture au train, qui ne peut que nous réjouir ! C'est une avancée majeure, mais encore trop méconnue par la plupart des

Mayennais. En outre, la création de la LGV permet l'ouverture de nombreux sillons sur la ligne classique entre Le Mans et Rennes comme les TGV n'y circuleront plus. La Région pourra ainsi augmenter régulièrement le nombre de TER dans les prochaines années, ce qui permettra là aussi un accès ferroviaire plus facile pour de nombreux mayennais. D'ailleurs, pour sécuriser le réseau, la Région s'engage fortement dans le projet de suppression des passages à niveau de Brée et Neau. Toutes les études montrent, qu'en gare de Laval, après l'arrivée de la LGV, il y aura plus d'utilisateurs des trains régionaux que de voyageurs TGV... Le désenclavement ferroviaire de notre département est en bonne voie.

### Le fret ferroviaire

Un autre point est primordial : le développement possible du fret ferroviaire. Même si ce n'est pas dans ses compétences, la Région accompagne les projets. Nous l'avons déjà fait à Château-Gontier, avec une réouverture de la gare marchandises, et il existe un projet bien avancé à St-Berthevin pour l'après 2017.

La virgule de Sablé-sur-Sarthe.



Christian LEFORT, Maire d'Argentré

Christian Lefort entame son troisième mandat et a répondu à nos questions. La LGV traverse sa commune sur 5 km 100, il est donc directement concerné. C'est un projet qui a mobilisé les élus ces quinze dernières années.

## « C'est un projet d'intérêt général »

Beaucoup de gens sont concernés par cette ligne et donc obligatoirement les élus. On pourrait dire que le projet ne s'inscrit pas dans le développement durable puisque d'un seul coup on défigure la campagne en y traçant une voie ferrée qui consomme des terrains et impacte les valeurs de productions agricoles.

Car il y a le côté négatif de ce chamboulement des terres. Toutefois pour ceux qui se souviennent de la réalisation de l'autoroute (qui passe aussi sur la commune depuis 40 ans), l'environnement a été plus pris en compte cette fois.

Ça ne sera jamais aussi bien qu'avant mais au moins les compensations existent vraiment sur le plan environnemental. Le point positif est que, compte tenu de l'impact que représente la ligne LGV la commune s'est vue attribuer une subvention pour un fond de compensation de 400 000€, bienvenus dans le budget communal. C'est le seul point positif.

Les points négatifs ont été les modifications de l'environnement agricole de manière considérable. Cela a détruit des fermes même s'il y a eu un réaménagement foncier.



Christian LEFORT, Maire d'Argentré depuis 3 mandats. Il a suivi le projet depuis ses débuts..

Nous avons pensé un temps qu'il y aurait un impact positif pour les commerces de la commune. Cela n'a pas été le cas. Au final, il faut ramener cela à l'intérêt que représente la construction de la LGV pour ceux qui auront à l'utiliser, et notamment les Bretons. C'est un projet d'utilité publique.



**Nous avons réalisé un sondage auprès de la population d'Argentré, 50 personnes. En voici les résultats :**

- 54,8 % des personnes qui ont répondu au questionnaire sont des femmes , et 45,2 % sont des hommes.
- 71,4 % des personnes ont entre 45-90 ans et 28,6 % ont entre 20-45 ans.
- 78,6 % des gens ont été informés par la presse et la radio , 2,4 % par les habitants , 11,9 % par une exposition d'Eiffage , et 7,1 % ont été informés autrement.
- 33,3 % des gens sont peu informés, 26,2 % sont assez bien informés, 35,7 % sont bien informés et 4,8 % sont très bien informés.
- 76,2 % des gens se sentent concernés par le projet et 23,8 % ne se sentent pas concernés.
- 59,5 % sont pour ce projet et 40,5 sont contre.
- 85,7 % sont dérangés par les travaux et seulement 14,3 % ne sont pas dérangés.
- 69 % des gens vont utiliser cette ligne et 31 % ne vont pas l'utiliser .

Nous avons réalisé un sondage auprès des habitants de la commune d'Argentré au mois de mai 2015. 50 personnes ont pu être interrogées.

Les personnes interrogées sont majoritairement des femmes. Globalement le projet LGV est derrière eux. Cependant les Argentréens se sont sentis concernés par le projet (75%). Pour être plus précis, 60 % sont globalement favorables à cette ligne LGV même si beaucoup ont été dérangés par les travaux. Quelques commerçants ont vu leur activité se développer grâce à la présence des ouvriers ; notamment le bar-tabac et le restaurant. Pourtant, les habitants se considèrent peu informés du projet et lorsqu'ils l'ont été c'est la presse et la radio ( 78% ) qui les a informés.

Au final, le sentiment est mitigé puisque le projet est considéré comme très coûteux, et ayant détruit beaucoup de terres agricoles. Il a aussi impacté l'environnement pour gagner peu de temps pour un train que les personnes interrogées utiliseront



**76,2 % des gens se sentent concernés par le projet**



Merci à tous ceux qui ont accepté de répondre à nos questions. En photo, le boucher d'Argentré.

## Les raisons de la colère

On a relevé 3 raisons principales d'opposition au projet :

- ceux qui défendent la cause environnementale et qui regrettent les impacts sur la nature ;
- ceux qui subissent déjà certaines nuisances sonores dues à l'autoroute et qui craignent d'être encore plus impactés par la LGV ;
- ceux qui redoutent une perte de valeur de l'immobilier.



« L'EXPO » propose un espace d'exposition itinérante de près de 60 m<sup>2</sup> avec salle de projection.

## Un projet qui maîtrise sa comm

Pour permettre une meilleure compréhension et appropriation du projet par les citoyens, l'entreprise Eiffage a mis en place une politique de communication. Cette politique a pris trois formes : une exposition itinérante, l'organisation de visites grand public et la création de médias (site internet et la revue Eiffage Rail Express qui a déjà 12 numéros).

Pour découvrir le projet de la

LGV Bretagne - Pays de la Loire, Eiffage Rail Express a aménagé une exposition itinérante dans un semi-remorque : « L'EXPO » propose un espace d'exposition de près de 60 m<sup>2</sup> avec salle de projection. Cet outil, qui est également un point de départ pour les visites de chantier, circulera jusqu'en 2017 tout le long de l'itinéraire, dans toutes les communes traversées par la LGV BPL.

"L'EXPO" présente un tour d'horizon du projet de la LGV BPL : financement, enjeux du projet, emploi, cartes détaillées du tracé, plannings des travaux. Présenter le projet, répondre à toutes les questions du public, tel est l'objectif de l'exposition itinérante aménagée par Eiffage Rail Express. Aujourd'hui on peut être sceptique des résultats de cet axe de communication, l'information sur son existence



# COMMUNICATION



L'intérieur du camion expo



Victor Toulouse, animateur à Eiffage mène la visite au chantier de la future LGV

Eiffage Rail Express et les Offices de Tourisme des territoires traversés par la LGV ont mis en place depuis 2013 des partenariats pour permettre au grand public d'accéder au chantier de la LGV BPL. Ces visites permettent de découvrir les tenants et les aboutissants du projet et d'observer les travaux de terrassement, de génie civil et les équipements ferroviaires sur le terrain.



Les visiteurs ont l'occasion de découvrir des ouvrages de type viaduc, des tranchées couvertes, des franchissements autoroutiers, des ouvrages courants ou encore des installations ferroviaires. Les plus grandes zones de terrassement sont également accessibles. Depuis 2013, plus de 5 000 visiteurs se sont déjà déplacés sur le chantier. C'est une véritable réussite, les visites ont été prises d'assaut. De plus, il est possible de voir une grande partie des travaux depuis des points hauts, on a pu remarquer nombre d'habitants assister à la pose des rails par exemple.

Enfin, chaque foyer a reçu régulièrement le journal d'information du projet. Celui-ci détaillant un thème, les travaux dans les trois départements... Pour terminer cette communication sur le projet, qui relève d'une obligation, n'a que partiellement rempli sa mission.

L'office de tourisme de Laval propose des visites guidées du chantier de la ligne ferroviaire à grande vitesse



***Les visites collectives ont eu un succès considérable***

## ARGENTRE

### Une commune qui se développe

La commune d'Argentré en Mayenne (53210) appartient à la communauté d'agglomérations de Laval agglo. Cette agglomération représente 1/3 de la population de la Mayenne (environ 100 000 habitants).

#### Histoire

Argentré fut d'abord appelée au 9ème siècle « Argentrato » en lien au type toponymique gaulois Argento-raton qui signifie fortification d'argent, latinisé en Argentoratum. En 1884, il a été découvert, dans une carrière, un trésor du 4ème siècle : la tombe d'un riche romain avec une sépulture en bois contenant des bijoux précieux qui sont actuellement conservés au musée des sciences de Laval. On y trouve aussi des fours à chaux du Rocher construit en 1843 et éteints depuis 1980 et dont 2 ont été détruits en 1987.

La ville possède notamment le château de Hauterive qui appartient au patrimoine de la ville et qui peut attirer les touristes. Depuis 1209, ce château appartenait au seigneur d'Argentré. En 1795 il est vandalisé par les Chouans lors de la Révolution : ils voleront aussi tout le linge, les meubles, les portes et les fenêtres. Ce château a été rénové en 2007 et a longtemps servi de gîte pour les touristes. On trouve dans le centre-bourg une église paroissiale Saint-Cyr-et-Sainte-Julitte dédiée à Saint Cyr et à sa mère Sainte Julitte, martyres chrétiens du 4ème siècle. En 1460, la voûte, la nef et la charpente ont été restaurés et les



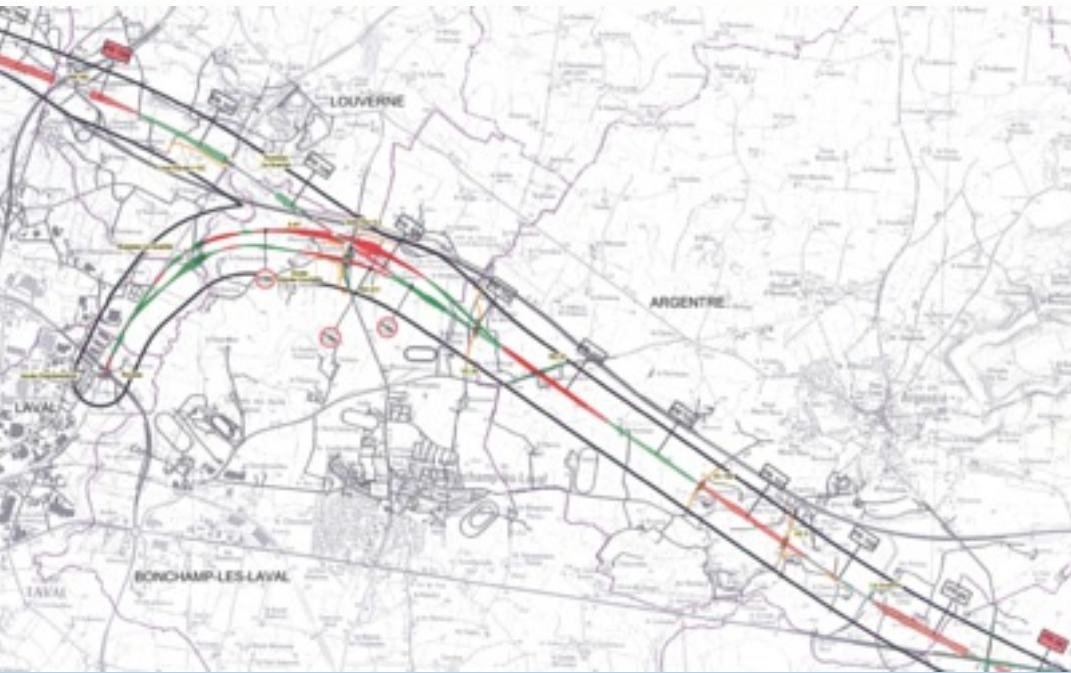
latérales du chœur construites.

#### Une population en croissance

Entre 1800 et 1850, la population a augmenté, passant de 1480 à 1777 habitants. Elle a ensuite diminué entre 1850 et 1960 : de 1777 à 1087 habitants. Enfin la population entre 1960 et 2012, a plus que doublé, passant de 1087 à 2694 habitants. Et ce chiffre va continuer à augmenter : environ 2800 habitants prévus pour 2025.

Photo aérienne de la commune d'Argentré (2 700 habitants).





## LGV et Argentré

Tracé de la LGV sur la commune d'Argentré

Le maire de la commune, Christian Lefort (maire depuis mars 2001), a connu le projet depuis son lancement (1994).

source : Maire de Argentré

## ARGENTRE : une commune dynamique traversée par la LGV

La ville est traversée par la LGV sur 5140 m de voie et 1080 m de raccordements soit plus de 6 km au total.

### Une commune active

il y a un secteur industriel regroupant une quinzaine d'entreprises réparties en trois secteurs : le secteur primaire avec 2 entreprises, vient ensuite le secteur secondaire avec 11 entreprises, et pour finir le secteur tertiaire avec 7 entreprises. Il y a aussi 48 artisans (boulangier-pâtisseries, charcutier, coiffeur...) ainsi que 4 commerçants ambulants.

### Une commune agricole

Sur le territoire d'Argentré,

26 exploitations agricoles occupent 2700 ha (environ 64 ha par exploitation). Elles se développent avec différents élevages (laitier, volaille, porcine, veaux, bœufs bio...) C'est la plus grande commune agricole de l'agglomération de Laval.

### Une commune dynamique

Il y a plusieurs écoles à Argentré : une école de musique/danse Maurice Ravel qui comporte 390 élèves, 16 professeurs et un directeur. On trouve 2 écoles publiques et 1 école privée que l'on peut

intégrer à partir de 2 ans.

Il y a 37 associations comme par exemple l'U.S Argentré qui regroupe 11 sections de sports différents (foot, badminton...), ou le comité de jumelage entre Argentré et Babenhausen - Allemagne, qui existe depuis 1992 afin de développer un lien durable entre les jeunes des deux pays pour qu'ils pratiquent différentes langues.

Argentré attire quelques touristes grâce notamment à son plan d'eau où l'on peut faire des activités de loisirs (pédalo, baignade...), un gîte au bord de la rivière La Jouanne, 4 circuits pédestres pour les sportifs et promeneurs et la base de loisirs de l'étang des Alleux.

## LGV à Argentré

# Les impacts sur l'agriculture

Dans le cas particulier de l'agriculture, les impacts ne se limitent pas à la consommation d'espaces agricoles. En plus du prélèvement direct de terres, il y a des effets de coupure qui modifient les structures et les fonctionnements.

Le passage d'une Ligne à Grande Vitesse sur des parcelles d'une exploitation, peut donc en isoler certaines et ainsi créer un désordre au niveau des déplacements de machines ou de bétail. Sachant que certaines activités demandent une attention particulière et/ou des déplacements quotidiens les perturbations peuvent être importantes.

### **Les impacts se voient sur plusieurs thématiques :**

- La propriété : parcelles sous emprise ou défigurées.
- Pour les exploitations en particuliers : outils de travail fragilisés avec des effets de coupure ou de prélèvement, des séparations d'îlots de culture ou séparation atelier de production/ siège de l'exploitation, changements de droits à produire, modifications des plans d'épandage, problèmes de drainage, irrigation, allongement du temps de trajet...
- L'organisation du territoire : remise en cause des liaisons et des dessertes (voiries, sentiers et ententes agricoles).
- L'environnement : arrachage et détérioration de haies, menaces des espèces protégées.



Argentré est la plus grande commune de l'agglomération Lavalloise, en Mayenne. On y pratique en majorité la polyculture élevage. La commune compte en surface totale environ 3500 ha, dont environ 2700 ha de surface agricole utile. La surface utilisée pour le projet LGV est d'environ 300 ha. La commune, à son actif, compte 26 exploitants et seulement 2 sont concernés par le projet.

Travaux de la LGV à Argentré - source Eiffage.



Philippe Monnier, GAEC Mose

Yannick Sevin, Philippe Monnier et Martine Rocton travaillent au GAEC Mose à Argentré. Ils exploitent 23 ha concernés par la LGV, 4 ha sont sous emprise. La ferme a été coupée en 2 et tous les bâtiments ont été rasés.

## « Un avis globalement mitigé »

Le GAEC a été remembré et le remembrement s'est bien passé, il en est satisfait. Ils ont récupéré plus d'ha qu'ils en avaient auparavant mais les terres sont de moins bonne qualité. Suite à la délocalisation ils ont reconstruit tout à neuf et cela leur a permis de mettre un robot, avant ils avaient une salle de traite (2 fois 5). Ainsi, ils ont récupéré 250 000 L de lait de quotas, ce qu'il leur fait un quota total de 650 000 L de lait. Son avis est assez défavorable sur la LGV.

### Interview de M. Monnier

#### En deux mots pouvez-vous présenter l'exploitation ?

2 ilots : 1 ilot laitier et un ilot pour le matériel. Surface : 23 ha concernés par la LGV. Quota : 650 000L après la LGV

#### Sur quelle surface avez vous été touchés ?

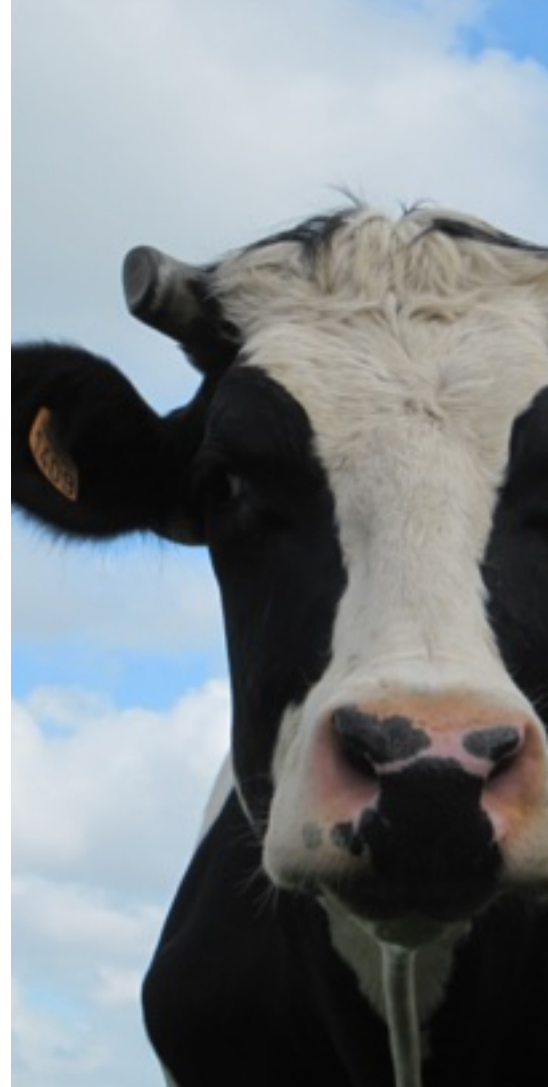
Il y a eu l'ilot laitier qui a été totalement touché et tous les bâtiments ont été rasés. Tout cela représente environ 4 ha sous l'emprise de la LGV. Cet ilot détruit a permis de regrouper toute l'exploitation sur un seul et même ilot.

#### La redistribution de terres s'est elle bien passée ?

Oui, dans l'ensemble et cela nous a apporté un peu plus de terres du fait d'avoir récupéré de la terre plus « pauvre ».

#### La LGV a-t-elle modifié votre façon de travailler ?

Oui, car lors de la reconstruction des bâtiments, nous en avons profité pour installer un robot de traite et augmenter le troupeau laitier.



Tous les types de production sont touchés : bovins, équins, porcins, etc.

Quel est votre avis sur la LGV ?  
- Mon avis est assez mitigé car il y a des cotés positifs et négatifs à cela. La LGV nous a permis d'installer un robot mais cela a aussi détruit tout un ilot et cela nous a apporté de la terre moins riche malgré qu'il y en ait plus..

## LES SOLUTIONS PROPOSEES

- Le remembrement avec certaines conditions : l'équivalence entre les parcelles, en fonction des rendements, le non éloignement des terres...
- La délocalisation : lorsque la ligne passe au cœur de l'exploitation, il y a un protocole d'indemnisation.
- Garder la valeur de l'exploitation concernée (terres, bâtiments,...).
- Aménager tous les réseaux hydrauliques nécessaires (fossés, drains...).
- Conservation du paysage et notamment les haies avec l'aide de banques d'arbres. L'objectif de cette banque, est de garantir l'équivalence en quantité de bois prélevée sur la totalité des parcelles.

**L'objectif final est de limiter au maximum les dommages et de compenser supérieurement les emprises de terres.**

## INTERVIEW DE M. BERTRON EARL lieu dit Le Haut Mont Roux Un autre avis sur la LGV

### En deux mots pouvez-vous vous présenter ?

Je suis Gérard Bertron, je suis agriculteur.

### Sur quelle surface avez vous été touché ?

Nous avons été touchés sur 4,60 ha.

### La redistribution de terres s'est elle bien passée ?

Non, Je ne suis pas satisfait par la redistribution des terres car j'ai récupéré des terres avec plusieurs hectares qui sont de moins bonne qualité. Il y a beaucoup de mauvaises herbes et cela me rallonge mon temps de parcours par rapport à mon îlot.

### La LGV a-t-elle modifié votre façon de travailler ?

Oui, car mes terres se trouvant plus loin, cela me prend plus de temps pour travailler.

### Quelle est votre avis sur la LGV ?

Il est très négatif, je trouve que la LGV est catastrophique.



**Mon avis est très négatif sur la LGV  
- M. Bertron,  
agriculteur**



Le Haut Mont Roux, exploitation de M. Bertron.

## Agriculture et LGV

Bien que fortement impactées par la LGV (délocalisation, remembrement..), les exploitations ont eu des compensations. Celles-ci sont pour la plupart positives, avec même des gains pour certains cas. Néanmoins certains exploitants considèrent la LGV comme un projet inutile et néfaste pour le territoire.



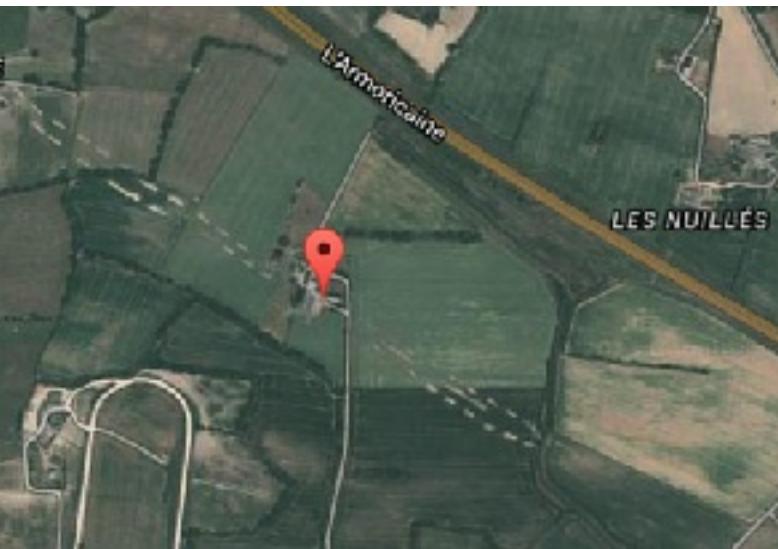
# PORTFOLIO



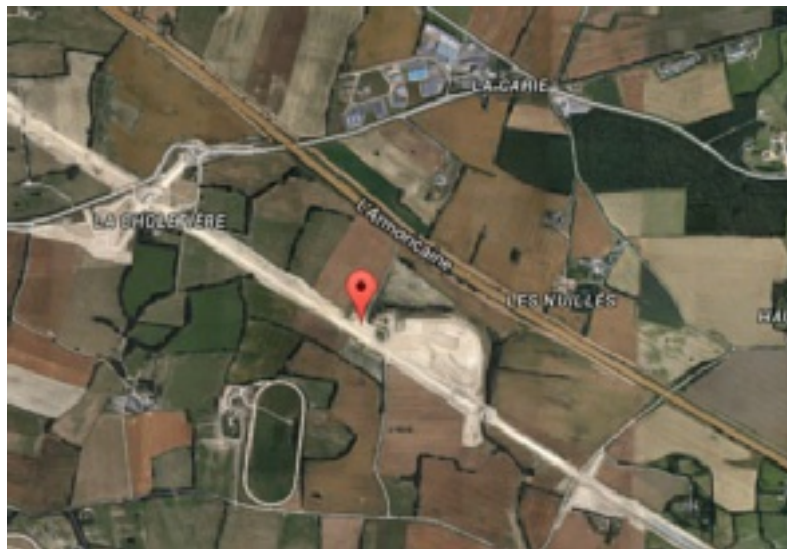
Photos du chantier à Argentré, source Eiffage



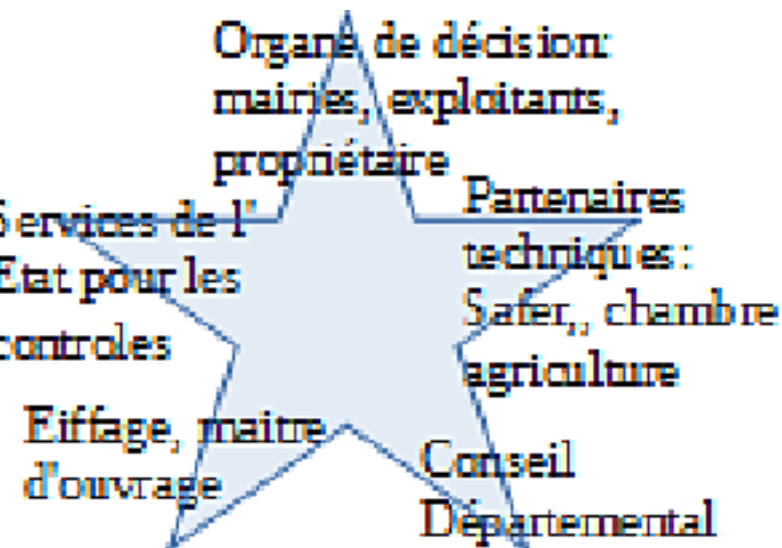
Exemple d'impacts de la LGV sur les parcelles agricoles



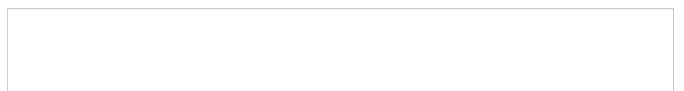
La hardière, avant les travaux de la LGV



La Hardière, après travaux



Les acteurs concernés par les impacts de la LGV sur l'agriculture



MAUD FREARD, CHARGÉE DE MISSION

## « Assurer la réparation foncière des exploitations »

Chargée de mission en agriculture et en aménagement foncier et forestier, Mme Fréard est venue présenter le rôle du Conseil départemental dans des projets d'aménagement foncier.

### Quelle a été votre implication ?

J'ai été nommée responsable d'une cellule aménagement qui est une compétence du Conseil Départemental. Cela consiste à assurer la réparation foncière et agricole des exploitants touchés par la LGV. Ce travail a duré 8 ans. Nous avons eu un regret, c'est de ne pas avoir pu suivre psychologiquement les personnes impactées. Et il ne s'agit pas seulement des personnes expropriées : des familles ont été mises à mal, il y a eu des dépressions, etc. Sans faire un lien de cause à effet, cela a montré la difficulté des gens à se projeter sur la suite

### La LGV a-t-elle pris en compte la notion de développement durable ?

Oui, car Eiffage a eu des obligations . Au niveau économique, Eiffage devait redonner un territoire fonctionnel en finançant les procédures d'aménagement foncier et aussi en délocalisant les exploitations fortement touchées.. Au niveau de l'environnement, l'État, via ses représentants, a donné ses prescriptions. Et au niveau social : des groupes de travail se sont formés pour accompagner les exploitations touchées. Cela a été fait en partenariat avec le département, la Safer, les représentants de l'Etat ainsi que l'association des expropriés de la Mavanne.





## LES ACTIONS COMPENSATOIRES

Face aux impacts environnementaux de la LGV, l'entreprise ERE (Eiffage Rail Express) a pour obligation de mettre en place des mesures environnementales. Quelles sont-elles ?

# « le triptyque environnemental »

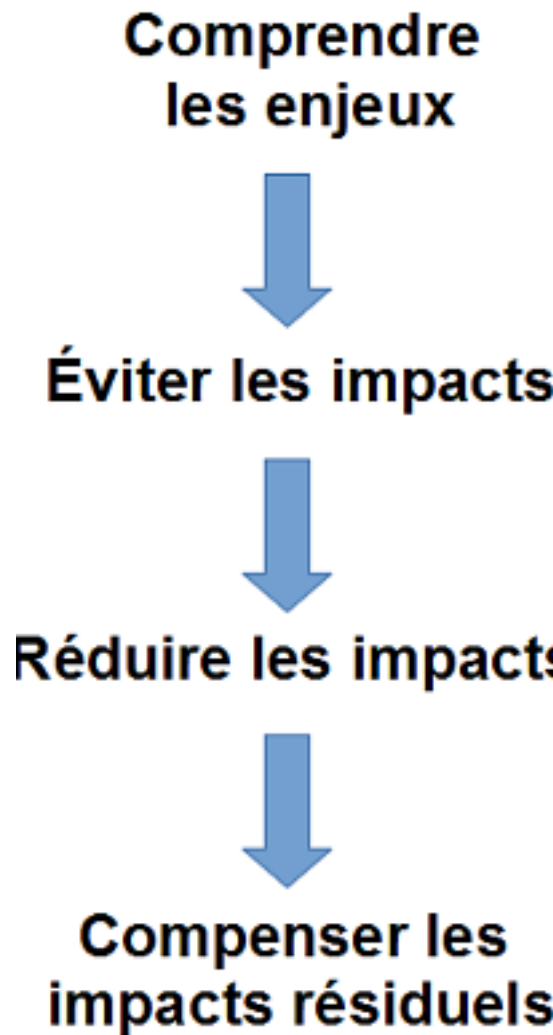
### Éviter

Cette mesure consiste à repérer les zones natura 2000 afin de les éviter et donc de préserver sa biodiversité. Ces zones sont évitées grâce à des infrastructures construites ou une déviation de la voie. Exemple : un repérage de terriers de castors a été fait (aucun terrier n'a été détecté en Mayenne). Au nord de Laval, le tracé a été légèrement décalé au Sud afin d'éviter l'extrémité Sud de l'unique ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique) impactée par le tracé.

### Réduire :

Ces mesures visent à réduire les impacts de la LGV sur l'environnement s'il n'est pas possible d'éviter de toucher les écosystèmes. Exemple : transfert de bulbes de jonquilles sauvages au lieu-dit Le Chêne de Guette à Changé.

Cette mesure est associée à une autre mesure, la compensation car malgré le fait que les impacts soient réduits, ils sont toujours présents.



Processus d'évaluation pour évaluer et réduire les impacts sur l'environnement.

### Compenser

Cette mesure consiste à créer un nouvel espace identique à l'ancien et qui a la même biodiversité. Exemples :

- Des mares ont été recrées, notamment sur la commune d'Argentré pour compenser celles qui étaient impactées par la LGV.
- Des boisements compensateurs sur la commune d'Origné (le propriétaire de cette parcelle est M. Angot)



Patrick MUR  
président de MNE

## De l'opposition à l'engagement

MNE :

Il s'agit d'une organisation qui étudie, protège la nature et l'environnement Mayennais. Nous avons pu parler avec M. Mur, directeur de cette association.

### LA STRATEGIE D'ACTION

L'organisation a agi en trois phases. Tout d'abord elle s'est mobilisée en amont du projet avec d'autres associations pour lutter contre cette ligne car elles la jugeaient trop impactant sur la nature.

Ensuite, lorsque le projet a été accepté, MNE n'a pas hésité, sur la base du volontariat, à s'engager dans le projet. En effet, elle s'est alors renseignée auprès de Eiffage pour obtenir la liste des lieux touchés.

Pour finir, à ce jour, elle est partie prenante du projet au niveau environnemental et participe à la bonne mise en œuvre des mesures compensatoires.

Mais elle n'est pas apte à contrôler le travail de compensation du constructeur car ce rôle revient à l'État. Elle s'inscrit par contr par l'accompagnement.

“ **Eviter, réduire, compenser :  
une nécessité** ”



## LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Comme toute infrastructure de cette envergure, la LGV-BPL a forcément des conséquences sur l'environnement. Des concessions de part et d'autre doivent donc être trouvées.

# "De fortes conséquences sur l'environnement"

Dans le cadre de la loi Nature de 1976, renforcée par le Grenelle de l'environnement (2007) et des lois Grenelles 1 et 2, certaines concessions doivent être réalisées. En effet, l'emprise territoriale engendrée est très importante et les impacts ne se limitent pas aux surfaces agricoles. On peut relever plus de 900 hectares concernés sur les 3 départements traversés par la LGV.

Les responsables du projet cherchent donc à :

- éviter au maximum les impacts de la LGV sur l'environnement et la biodiversité. En premier lieu, on évite les éléments qui présentent un intérêt environnemental, ce qui explique la sinuosité du tracé.

- réduire, par des mesures adaptées, les impacts engendrés si on ne peut pas les éviter.

- en dernier recours, on compense ce qui est détruit, en déplaçant ou replantant par exemple. Pour cela, de nombreux acteurs sont investis dans le réaménagement.

### Les impacts de la LGV

Les principaux impacts sont l'emprise sur les terres agricoles, mais aussi les impacts environnementaux. Ils sont limités car certaines zones comme les ZNIEFF sont protégées au niveau de l'Europe. D'autres impacts comme celui sur le paysage ou encore l'impact acoustique sont considérés comme mineurs.



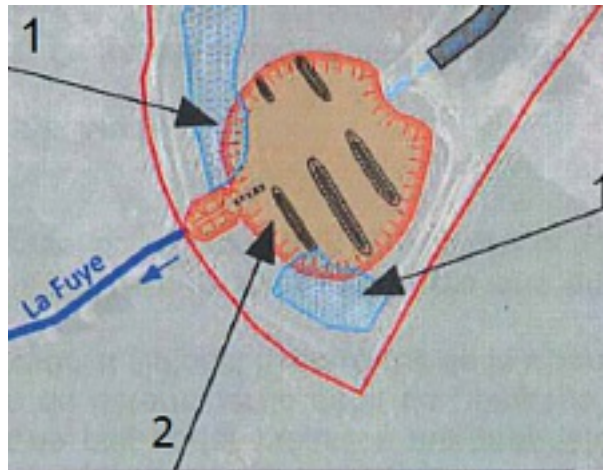
LA LGV passe sur des terres agricoles en supprimant des sièges d'exploitation. La largeur de la voie est de 15m. en moyenne.

Des études d'impact de la ligne sur les milieux aquatiques traversés ont été réalisées. Les résultats ont permis de définir le tracé de la LGV-BPL qui se caractérise par une forme sinueuse afin de limiter les impacts sur l'environnement. L'État a mis en place l'Observatoire de l'environnement pour recenser les zones à protéger afin d'améliorer les pratiques en matière de réduction des impacts environnementaux et d'apporter des retours d'expérience utiles aux projets futurs d'infrastructures.

## Les impacts en images

Les travaux réalisés ont fortement modifié le paysage, le long du tracé bien entendu mais aussi par des réaménagements nécessaires de routes.

Les impacts concernent les surfaces agricoles (parcelles, sièges d'exploitation) mais aussi les écosystèmes comme par exemple les mares qui abritent des amphibiens, des haies bocagères, des cours d'eau... Des structures et des milieux de substitution ont été aménagées pour compenser ces impacts et préserver la biodiversité.



Baches à amphibiens à La Hardière à Argentré. Certains amphibiens sont en danger d'extinction : ces baches servent à les protéger au moment des migrations.

Mesures de compensation d'une mare au sud-ouest de la commune d'Argentré.

- 1- Mares créées en compensation.
- 2- Zone humide détruite par le projet.



Reconstitution écologique des berges d'un cours d'eau. Le but est de permettre de rétablir la biodiversité et de permettre des zones corridor.

Photo de chantier





# Une barrière à amphibiens

Les 2nd 3 ont participé à une étude d'impact avec MNE. Au sud de château-Gontier, les travaux d'aménagement de la RN 162 ont eu pour conséquence de perturber / détruire les habitats naturels de plusieurs espèces (oiseaux, amphibiens). Pour mesurer le flux migratoire autour de mares, les 2nd3, encadrés par MNE, ont participé à l'installation d'une barrière à amphibiens (creuser un sillon tout le long du rond point ; trous tous les 10 m. pour des seaux) pour piéger les espèces et pouvoir les comptabiliser.



Plan pour la pose de la barrière à amphibiens autour du rond point (rocade sud Château-Gontier) - source MNE



Du coeur à l'ouvrage : un travail qui a duré toute une journée



Les 2nd 3 creusent le sillon afin de poser la bache

Crapeau retrouvé piégé dans un seau afin de comptabiliser le flux migratoire.



ROMARIC NEGRE, Chargé de missions pour Eiffage

## « Eiffage : toutes les compétences sont mobilisées »

ERE est la filiale du groupe EIFFAGE qui est titulaire du contrat de partenariat. Il est maître d'ouvrage et a la charge de la conception, de la construction, de l'entretien et du financement.

### Quel est votre opinion sur le projet ?

Ce projet est le plus gros contrat d'Eiffage et il permet de mobiliser leurs compétences ainsi que d'exporter leurs compétences à l'étranger.

### Comment communiquez-vous avec les riverains ?

Des réunions publiques sont mises en place. Des informations sur le site sont disponibles. Un camion d'informations circule de ville en ville concernées et des journaux trimestriels sont distribués aux communes impactées. Finalement, les riverains peuvent s'inscrire aux visites publiques gratuites du chantier.

### Les points forts

Recrutements locaux ; gain de temps ; meilleure desserte ; liaison plus régulière ; meilleure image de la ville ; libération de lignes pour le TER.

### Les points faibles

Scepticisme des riverains ; impacts ressentis plus importants que sur d'autres projets ; chute des emplois en 2017 à la fin du projet.





# Une LGV créatrice d'emplois

Les retombées de ce partenariat public/privé sont multiples pour le territoire. Elles sont surtout immédiates, temporaires et peu visibles pour la commune d'Argentré.

## Un partenariat public/privé

L'Etat et les collectivités territoriales ne pouvant assumer la construction de ce projet proposent à des entreprises comme Eiffage et RFF de s'en occuper. Par conséquent, Eiffage construit la ligne. L'entreprise doit gérer et entretenir la voie. La LGV est donc un partenariat public et privé.

Ce partenariat se répartit entre l'Etat d'un côté, qui investit 3,3 milliards d'euros, et Eiffage et les collectivités territoriales de l'autre, qui investissent dans un tiers du coût du projet.

Pour l'exploitation des rails, la SNCF paiera un loyer à Eiffage

pendant 25 ans, c'est-à-dire jusqu'à la restitution de la voie en 2036.

## Des travaux importants

Le coût global prévisionnel est de 3,4 milliards d'€. La ligne de la LGV impacte la commune d'Argentré sur 5 km de terres,

## De nombreux emplois créés

Lors de la première phase de construction (terrassements, construction...) qui débute en 2012, la LGV permet d'employer 4000 personnes sur tout le tracé de celle-ci à l'été et l'automne 2013. La masse salariale se compose d'Espagnols, de Portugais et de

Polonais lors des terrassements. Ce nombre diminuera en fonction de la progression du projet.

153 millions d'euros ont été reversés aux petites entreprises pour la sous-traitance. Lors de la deuxième phase, les personnes employées sont différentes. En revanche, certaines formations sont disponibles afin de reprendre certaines personnes déjà présentes sur la première phase du projet. Au final, 2000 personnes sont embauchées, majoritairement des Allemands et de la main d'oeuvre locale. La deuxième phase se terminera en 2016 avec une mise en service prévue le 15 mai 2017.

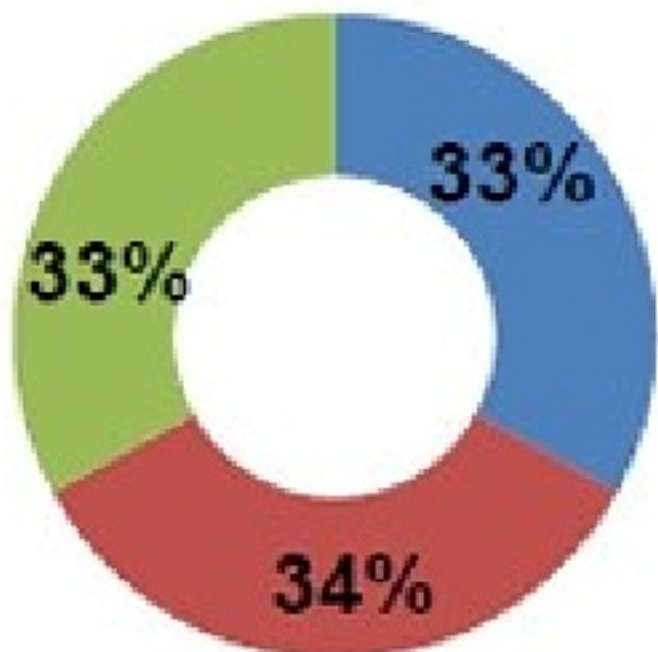
## Un projet bénéfique pour l'Agglomération Lavalloise

La Mayenne est le premier département bénéficiaire de ce projet : 315 mayennais ont été embauchés.

Les dépenses locales pour ce projet sont de 650 000€ du km. La commune d'Argentré assure aux travailleurs les besoins du quotidien, ce qui entraîne une rentrée d'argent pour la commune.

Aussi, pour Laval Agglomération, un projet de centre commercial à côté de la gare est envisagé afin de dynamiser la ville.

## Financement



### Financement du projet

33% : Etat

33% : RFF

34% : Collectivités territoriales

