

LA GESTION DES MESURES de réduction et de compensation de l'impact environnemental du projet LGV Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux

Clara Lorinquer

Directrice de l'Environnement et de la Qualité, Eurovia ; anciennement Responsable Environnement et Développement durable, COSEA



Pilotée par Vinci Construction Terrassement, COSEA est la société conception/ constructeur du projet de ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux. Elle se compose également d'Eurovia, du pôle Energie de VINCI, associés à BEC, NGE, TSO, Ineo, SYSTRA, Arcadis et Egis Rail.

À partir de 2010, en tant que Responsable Environnement et Développement durable de COSEA, Clara Lorinquer met en place la stratégie d'intégration des exigences environnementales de la LGV SEA. Elle est aujourd'hui Directrice de l'Environnement et de la Qualité d'Eurovia.

MOTS CLÉS

- CONCESSION FERROVIAIRE
- IMPACT ENVIRONNEMENTAL
- BIODIVERSITÉ
- CONTRACTUALISATION
- GOUVERNANCE

Projet ferroviaire ambitieux, la ligne à grande vitesse SEA Tours-Bordeaux remodèle en profondeur le territoire, a des conséquences en matière de biodiversité et impacte la vie des riverains. Face aux multiples enjeux (économique, opérationnel, juridique et de gouvernance) liés à la protection de la biodiversité, l'équipe projet a décidé de garder la compétence sur la mise en place des mesures de réduction et de compensation de l'impact environnemental du projet. Une stratégie originale basée sur la responsabilisation, l'engagement contractuel et la participation à la gouvernance des parties prenantes.

INTRODUCTION

Avec pour objectif de relier Paris à Bordeaux en deux heures, le projet de ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux (ou LGV SEA Tours-Bordeaux) fait partie des projets ferroviaires les plus ambitieux de ces dernières années.

Le chantier est d'une part de très grande ampleur : sur le tronçon Tours-Bordeaux, le projet représente pas moins de 302 km de nouvelles lignes, 10 raccordements au réseau Ferré National sur 40 km et 500 ouvrages d'art dont 19 viaducs. Au total ce sont 68 millions de m³ de déblais et 36 millions de m³ de remblais, 1,1 million de tonne de traverses et 3 millions de tonnes de ballast à opérer.

La LGV SEA est en outre la première concession ferroviaire concédée par Réseau Ferré de France (RFF) à un acteur privé, VINCI, pour une durée de 50 ans à compter du 30 juin 2011 pour la conception, la construction et l'exploitation de la ligne.

Le calendrier du chantier est enfin complexe. La mise en service de la ligne est attendue à l'été 2017, six ans seulement après le début officiel du projet, soit un calendrier deux à trois fois plus serré que pour les projets de ligne à grande vitesse classiques, et qui implique des pénalités de retard susceptibles de remettre en question l'équilibre économique et l'équation financière du projet.

Dans ce contexte, la maîtrise des exigences environnementales du projet s'est imposée comme un des axes essentiels de son acceptabilité sociale et environnementale. L'équipe projet a œuvré à la mise en place d'une démarche structurée et participative pour faire face aux enjeux aussi bien économique, opérationnel, juridique et de gouvernance, liés à la protection de l'environnement et des espèces.

1. L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE DE LA LGV SEA S'EST RAPIDEMENT IMPOSÉE COMME UN ENJEU CENTRAL

Si les projets ferroviaires disposent généralement d'une image plutôt positive auprès de l'opinion publique, un nombre croissant de lignes à grande vitesse font désormais l'objet de réticences, voire d'une opposition structurée.

1.1. DES IMPACTS NOMBREUX QUI NÉCESSITENT UNE APPROCHE STRUCTURÉE

La question de l'acceptabilité sociale et environnementale du projet est particulièrement importante tant les effets potentiels du projet sont significatifs. La LGV SEA remodèle en effet profondément le territoire, a des conséquences en matière de biodiversité et impacte la vie des riverains.

L'acceptabilité locale de la LGV SEA passe donc par la gestion de l'ensemble de ces impacts.

- **Le territoire et les paysages :** la ligne LGV SEA traverse 3 régions (Aquitaine, Poitou-Charentes et Centre), 6 départements et 117 communes. Traversée sur 200 kilomètres, la région Poitou-Charentes est la plus concernée par le projet : les départements de la Vienne et de la Charente sont coupés en deux et traversés sur près de 90 kilomètres chacun. Au-delà du tracé, la création de nouvelles infrastructures – ouvrages d'art et voies latérales notamment – modifie significativement le territoire.
- **Les riverains et les agriculteurs :** près de 11 000 propriétaires fonciers sont concernés par l'arrivée de la ligne à grande vitesse et le quotidien des riverains est également temporairement modifié par le chantier (modification du tracé des routes pendant le chantier, trafic routier, etc.). La gestion des excédents de terre issus des travaux nécessite un dialogue permanent avec les agriculteurs présents sur les territoires afin d'absorber ces excédents.
- **L'environnement et la biodiversité :** le projet de LGV SEA concerne 14 sites Natura 2000, recensés pour la rareté et/ou la fragilité des espèces sauvages qu'ils abritent, et impacte plus de 220 espèces protégées, notamment l'Outarde canepetière, oiseau emblématique du territoire dont l'espèce est menacée et le Vison d'Europe, mammifère semi-aquatique.

1.2. DE MULTIPLES ENJEUX À CONCILIER POUR RÉUSSIR

L'adhésion de l'ensemble des parties prenantes au projet s'inscrit aussi dans un ensemble d'exigences spécifiques. D'un point de vue opérationnel, il est ainsi impératif d'éviter tout retard de mise en service sous peine de fortes pénalités.

La protection de l'environnement et des espèces est un défi de taille qui doit se faire dans le respect strict du calendrier des travaux. Par exemple, la période dédiée aux travaux de dégagements des emprises (défrichements et décapages) qui débutent traditionnellement à la fin de l'hiver/au début du printemps correspond également à la période de reproduction des espèces qui a généralement lieu d'avril à septembre. Sur le projet LGV SEA, uniquement trois saisons de terrassement étaient possibles.

Les principaux enjeux liés à la protection de l'environnement et des espèces sont à la fois économique, opérationnel, juridique et de gouvernance.

- **Un enjeu économique :** le coût des mesures compensatoires peut se révéler très élevé. Par exemple, concernant l'Outarde canepetière, le coût de la mesure compensatoire en conventionnement était de 500 € par hectare par an avec 540 hectares à compenser sur l'ensemble du tracé, soit un total 270 000€. Un coût auquel s'ajoute 160 hectares de mesures

**3 RÉGIONS,
6 DÉPARTEMENTS
ET 117 COMMUNES**
traversés par la LGV

11 000 PROPRIÉTAIRES
fonciers concernés par la
construction de la ligne

**14 SITES NATURA 2000 ET
220 ESPÈCES PROTÉGÉES**
recensés dans les limites
du tracé de la ligne

compensatoires en acquisition. Ces sommes n'incluent pas les coûts liés à la prospection foncière et à la réalisation des diagnostics écologiques. Pour prendre l'exemple du Département de la Charente, les mesures compensatoires en faveur des oiseaux de plaine représentent 287 hectares dont 101 en acquisition.

- **Un enjeu opérationnel :** la mise en place des mesures de réduction et de compensation nécessite de trouver des solutions concrètes sur le terrain qui ont des conséquences importantes sur les dispositions de construction et les modalités de mise en œuvre des travaux notamment de terrassement et de génie civil (mesures de réduction d'impact) et sur l'activité des riverains, plus particulièrement des agriculteurs (mesures compensatoires). Pour la protection de l'Outarde canepetière, les mesures de compensation nécessitent de transformer certaines parcelles de céréales en exploitations de luzerne, plante herbacée fourragère nécessaire à la nidification et à l'alimentation de l'oiseau. Il s'agit dès lors de trouver des agriculteurs prêts à modifier leur culture céréalière pour récolter de la luzerne. À cette première contrainte s'ajoute celle de la saisonnalité des périodes de reproduction des espèces qui peut obliger les agriculteurs à des récoltes plus tardives.
- **Un enjeu juridique :** la protection de l'environnement et de la biodiversité est strictement encadrée depuis de nombreuses années dans le droit français. Déjà inscrite dans une loi de 1976 sur la protection de la nature, l'article 230 de la loi Grenelle 2, confirme le triptyque des obligations qui s'imposent concernant les impacts environnementaux des grands projets : « éviter, réduire et compenser les effets négatifs sur l'environnement ».

Pour chacune de ces obligations, VINCI a mis en place des mesures tout au long des phases de conception et de construction de la LGV SEA.

- **Éviter** : en phase de conception, les équipes de LISEA et COSEA (respectivement société concessionnaire et société conception/ constructeur. Cf. encadré) se sont attachées à éviter au maximum les espaces et les zones à enjeux ; un travail déjà entamé par RFF lors du tracé initial de la ligne.
- **Réduire** : appliqué plutôt en phase de construction, la réduction des impacts passe par exemple par le suspens des activités de dégageement des emprises (coupes d'arbres, premiers décapages, etc.) lors des périodes de reproduction des espèces ou par le maintien de la transparence écologique de l'infrastructure par la mise en place de passage petite faune (supérieur ou inférieur, mixte avec un cours d'eau ou non).
- **Compenser** : pour tout impact résiduel, un devoir à compenser s'applique pour les aménagements et les infrastructures. Chaque hectare détruit doit ainsi faire l'objet d'une compensation. Sur le projet LGV SEA Tours-Bordeaux, le ratio de compensation varie entre 1 et 10. La somme des mesures compensatoires de l'ensemble des espèces impactées par le projet représente plus de 25 000 hectares. Grâce à la mutualisation – un même hectare physique de mesure compensatoire bénéficiant à plusieurs espèces – une enveloppe d'environ 3 500 hectares de mesures compensatoires répartie au sein de 4 milieux principaux (oiseaux de plaine, zones humides et aquatiques, boisements matures et milieux ouverts) couvriront l'ensemble des besoins surfaciques de compensation de chacune des espèces.
- **Un enjeu de gouvernance** : la question de l'acceptabilité ne s'inscrit en effet dans aucun cadre juridique précis. Si de nombreux textes et lois existent

et encadrent strictement les mesures de réduction et de compensation de l'impact environnemental, la question de la gouvernance (qui sont les parties prenantes sur le territoire, quelles sont les manières de les intégrer, etc.) est épineuse dans la mesure où, contrairement à certains champs tels que l'emploi, aucune structure de gouvernance n'existe encore réellement. Les mesures de compensation sont notamment placées hors de la déclaration d'utilité publique du projet. En dehors d'outil juridique spécifique, il est indispensable d'inventer des modes d'organisation et de prise de décision *ad hoc*.

2. UNE STRATÉGIE FONDÉE SUR LA RESPONSABILISATION DES PARTIES PRENANTES, LA CONTRACTUALISATION DES ENGAGEMENTS ET LA GOUVERNANCE PARTAGÉE

Compte tenu de ces nombreux enjeux, l'équipe projet a décidé de garder la compétence en matière de définition et de gestion des mesures de réduction et de compensation de l'impact. Une décision stratégique car la démarche aurait pu être entièrement déléguée à un prestataire tel que la CDC biodiversité, filiale de la Caisse des Dépôts.

Ayant fait le choix de gérer en propre les impacts environnementaux de la LGV, VINCI a mis en place une démarche visant non seulement à associer les parties prenantes à la phase de concertation mais aussi et surtout à celle de la définition et de la mise en œuvre des mesures. Cette démarche repose sur trois piliers que sont **(1)** la responsabilisation, **(2)** l'engagement contractuel et **(3)** la participation à la gouvernance de l'ensemble des parties prenantes.

2.1. LA RESPONSABILISATION DES PARTIES PRENANTES

Dès le début du mois de novembre 2010, des rencontres avec les parties prenantes des territoires ont été organisées pour comprendre à la fois leur perception du projet et de ses impacts, leurs attentes et leurs inquiétudes éventuelles.

Le principe est simple mais il est indispensable : il faut rencontrer l'ensemble des parties prenantes du projet - Fédérations de pêche, Chambres d'agriculture, Conservatoires des Espèces Naturelles (CEN), Centres Régionaux de la Propriété Foncière (CRPF) et associations de protection de la nature. Ce tour des parties prenantes a débuté en Poitou-Charentes avec la visite de Poitou-Charentes Nature et s'est poursuivie sur chacune des trois régions traversées par la ligne ferroviaire.

Cette étape a été cruciale en termes de représentativité et a permis d'identifier sur le terrain l'ensemble des parties prenantes au projet sur la dimension environnementale. Elle a surtout permis d'identifier une opportunité qui s'est avérée l'un des facteurs clés de succès : la présence sur le territoire de l'ensemble des compétences requises pour définir et mettre en œuvre les mesures de réduction et de compensation.

En effet étaient présents sur le territoire :

- des associations et experts environnementaux capables de déterminer les zones de prospection et les mesures à mettre en œuvre pour chacune des espèces protégées concernées par le projet de la LGV (par exemple la nécessité pour l'Outarde canepetière de trouver de la luzerne) ;
- des fédérations de professionnels (pêcheurs, agriculteurs, etc.) pouvant définir les mesures jugées « acceptables » (par exemple concernant la transformation des cultures de blé en luzerne), réaliser les prospections foncières au sein des zones déterminées collégialement et accompagner les professionnels dans la mise en œuvre de ces mesures compensatoires.

ORGANISATION ET STRUCTURES ASSOCIÉES AU PROJET

Pour mener à bien la concession, VINCI a mis en place une organisation qui gère le projet sur l'ensemble de la durée du contrat :

- **LISEA** : la société concessionnaire pilotée par VINCI Concessions (28,5 %), VINCI SA (5 %), CDC Infrastructure du Groupe Caisse des dépôts et des consignations, Sojas SAS, AXA IP et Axa II.
- **COSEA** : la société conception/ constructeur dont le mandataire est VINCI Construction Terrassement et composée également d'Eurovia, du pôle Energie de VINCI, associés à BEC, NGE, TSO, Ineo, SYSTRA, Arcadis et Egis Rail.
- **MESEA** : la société maintenance et exploitation dont l'actionariat est partagé entre VINCI Concessions (70 %) et SYSTRA.

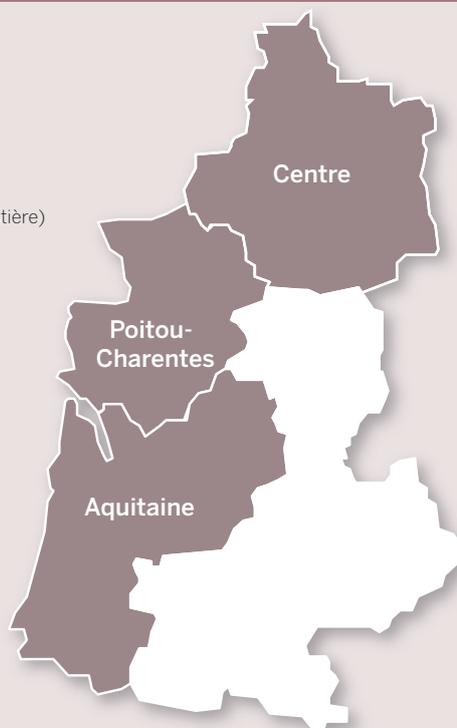
Principales parties prenantes par région

Région Poitou-Charentes

- CEN (Conservatoire d'espaces naturels)
- LPO France
- Poitou-Charentes Nature
- Fédérations de Pêche
- Chambres d'agriculture
- CRPF (Centre régional de la propriété forestière)
- SAFER (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural)

Région Aquitaine

- CEN (Conservatoire d'espaces naturels)
- Chambre d'Agriculture
- Fédération de Pêche
- SAFER (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural)
- LPO France



Région Centre

- CEN (Conservatoire d'espaces naturels)
- LPO France
- LPO Touraine
- SEPANT (Société d'étude, de protection et d'aménagement de la nature)
- Fédération de Pêche
- Chambre d'Agriculture
- CRPF (Centre régional de la propriété forestière)
- SAFER (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural)

In fine, le coût des mesures a pu être co-défini avec les équipes VINCI.

Il s'est alors agi de s'appuyer sur ces compétences territoriales en associant, dans une logique de responsabilisation, les parties prenantes à la démarche de définition et de mise en œuvre des mesures de réduction et de compensation. Après des rencontres bilatérales étalées sur deux mois, une réunion rassemblant les parties prenantes et la Direction du projet, organisée en décembre 2010, a permis de poser les bases d'un premier accord sur les modalités de coopération.

2.2. UNE LOGIQUE D'ENGAGEMENT CONTRACTUEL

Il a ensuite été nécessaire de définir un cadre pour assurer la mise en œuvre opérationnelle des mesures compensatoires. Pour cela un Protocole général de conservation des espèces naturelles, signé en juin 2011, après six mois de négociation a été signé par l'ensemble des acteurs. Ce dernier définit les grandes mesures de compensation, leur cartographie et la répartition des rôles de chacun (diagnostic écologique, prospection, etc.)

Ainsi, en Poitou-Charentes, la détermination des plans de gestion intègre les différentes parties prenantes (VINCI, CREN Poitou-Charentes, les Chambres d'agriculture Poitou-Charentes, les associations de protection de la nature regroupées au sein de Poitou-Charentes Nature et CRPF Poitou-Charentes) selon trois modalités.

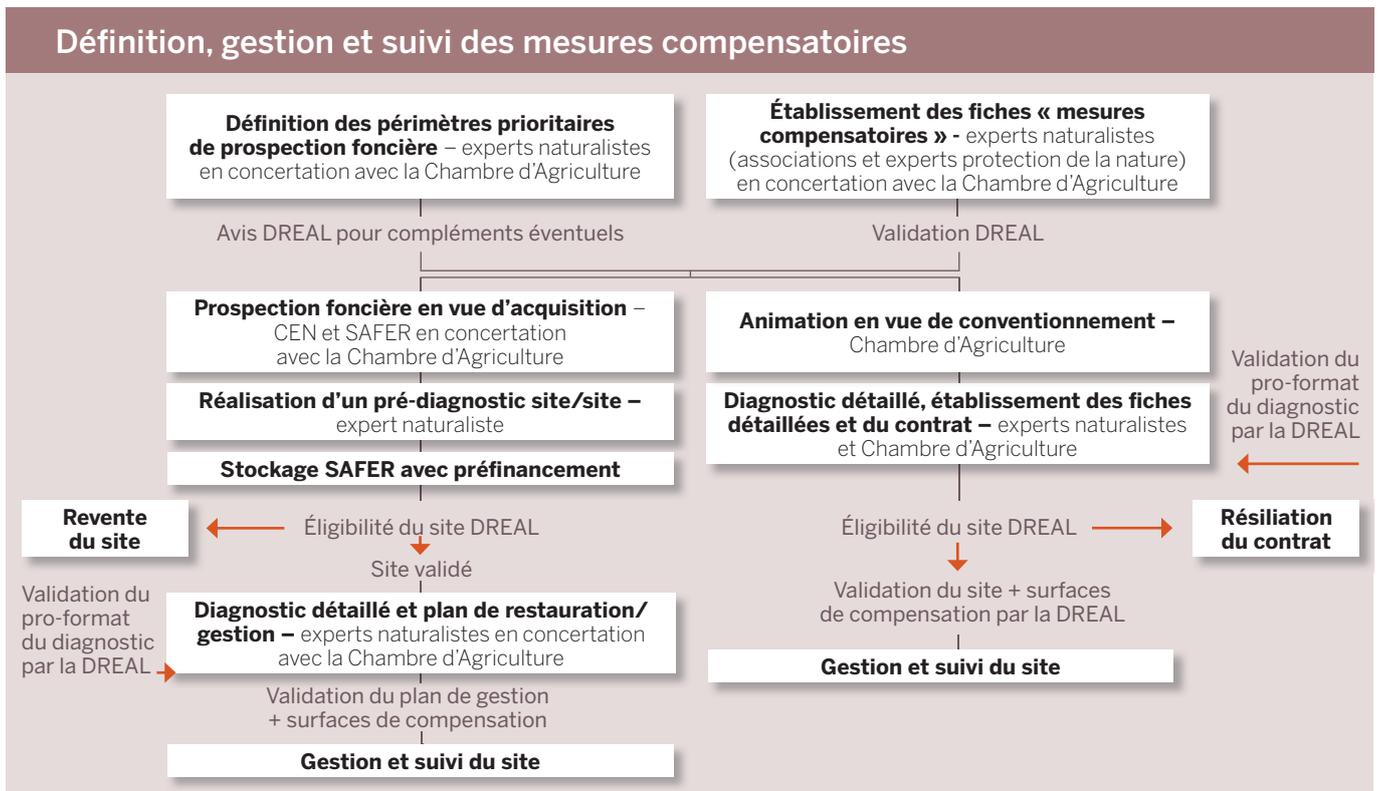
(1) Pour l'acquisition de parcelles non agricoles : les associations de protection de la nature regroupées au sein de Poitou-Charentes Nature et le CRPF Poitou-Charentes dans le cadre des déboisements évaluent et proposent à VINCI, en partenariat avec le CREN Poitou-Charentes, les mesures de gestion à mettre en œuvre.

(2) Pour l'acquisition de parcelles agricoles : les associations regroupées au sein de Poitou-Charentes Nature évaluent et proposent, en partenariat avec le CREN, les mesures de gestion à mettre en œuvre tandis que les Chambres d'agriculture sont systématiquement consultées.

(3) Pour le conventionnement : les Chambres d'agriculture évaluent et proposent les mesures de gestion en partenariat avec les associations regroupées au sein de Poitou-Charentes Nature.

En parallèle, des protocoles bilatéraux ont été signés avec chaque partie prenante concernée afin de définir les missions de chacune d'entre elles et les contreparties.

“UN PROTOCOLE GÉNÉRAL DE CONSERVATION DES ESPÈCES NATURELLES, SIGNÉ EN JUIN 2011, APRÈS SIX MOIS DE NÉGOCIATION A ÉTÉ SIGNÉ PAR L'ENSEMBLE DES ACTEURS. CE DERNIER DÉFINIT LES GRANDES MESURES DE COMPENSATION, LEUR CARTOGRAPHIE ET LA RÉPARTITION DES RÔLES DE CHACUN (DIAGNOSTIC ÉCOLOGIQUE, PROSPECTION, ETC.)”



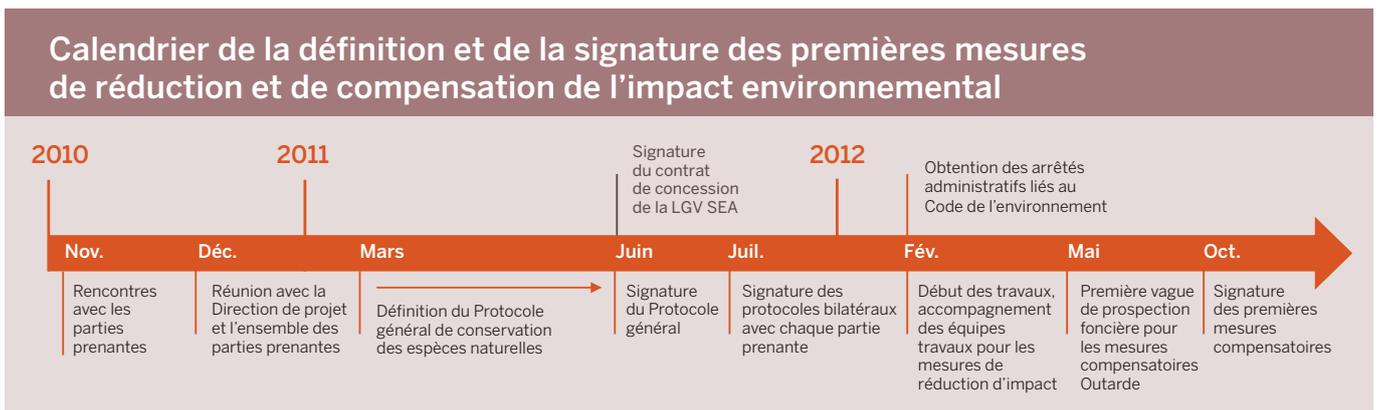
Cette stratégie s'est révélée efficace grâce à la combinaison d'au moins quatre facteurs :

- **Des discussions très en amont (Cf. calendrier) :** les différentes rencontres et débats avec les parties prenantes ont permis de trouver un accord et une méthode concernant la gestion de l'impact environnemental avant le début des travaux ;
- **Un acte contractuel partagé :** la rédaction avec les parties prenantes du Protocole et son approbation par l'ensemble des acteurs a instauré un climat de confiance – VINCI ayant qui plus est fait le choix de ne pas mettre les parties prenantes en concurrence. Les partenaires ont par la suite pu faire vivre le texte et l'adapter en fonction des réalités du chantier ;
- **Une relation partenariale :** le Protocole a placé les parties prenantes dans une réelle logique partenariale et non de prestation, assurant ainsi la co-définition

des mesures de compensation et la libre parole. De fait, les mesures compensatoires présentées aux services de l'Etat, définies de manière consensuelle, ont été validées rapidement.

- **La transparence des procédures :** pour assurer au mieux la définition et la mise en œuvre opérationnelle des mesures de réduction d'impact, les associations de protection de l'environnement ont également eu pour mission d'accompagner les équipes chantier dans la définition et la mise en œuvre des mesures. Le projet de la LGV SEA a été pour la première fois complètement ouvert à l'ensemble des parties prenantes. Ces dernières ont ainsi pu constater d'elles-mêmes les conséquences potentielles du tracé, les habitats les plus à risque, etc.

Le travail conjoint mené par VINCI et les parties prenantes du territoire a finalement fait émerger un modèle « gagnant-gagnant ». D'un côté, les équipes du Groupe ont assuré une meilleure gestion du chantier et des mesures compensatoires. De l'autre, les experts naturalistes ont souvent souligné avoir découvert des nouvelles opportunités et méthodes de travail en coopérant pour la première fois avec un acteur privé.



2.3. LA GOUVERNANCE PARTAGÉE

Pour piloter les mesures et assurer leur suivi, trois organes de gouvernance – créés de toutes pièces dans chaque région en rassemblant à la fois les membres de l'équipe projet et les parties prenantes signataires des Protocoles – ont été mis en place (Cf. encadré). Tandis que le **Comité Stratégie de Pilotage** (CPS), placé sous la présidence de LISEA, étudie et propose la politique de mise en œuvre des mesures compensatoires, les **Groupes de Travail et Assistance Terrain** assurent respectivement l'accompagnement et le suivi des mesures de compensation sur les 4 milieux (oiseaux de plaine, zones humides et aquatiques, boisements matures et milieux calcicoles) et des mesures de réduction des impacts de la phase travaux. Enfin, la **Commission Opérationnelle de Suivi Local** (COS) assure,

la bonne mise en œuvre des mesures compensatoires (stratégie de prospection, suivi de l'avancement, etc.).

Sur certains sujets transversaux, la coordination stratégique a par ailleurs été déléguée à des partenaires associatifs. Par exemple, l'évaluation de l'efficacité des mesures compensatoires a été déléguée à la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) - une organisation à portée nationale - afin de garantir l'indépendance des résultats.

Ces méthodes de gouvernance ont permis d'associer les parties prenantes non seulement à la définition et à la mise en œuvre des mesures compensatoires mais aussi à leur suivi.

Organes de gouvernance

Comité de Pilotage Stratégique

- Assure le lien et la compatibilité entre les obligations réglementaires et les missions des acteurs scientifiques et associatifs
- Propose des actions de valorisation du patrimoine naturel valorisables dans le cadre de la compensation ou des mesures d'accompagnement
- Participe à la conception des mesures compensatoires
- Évalue les propositions des partenaires scientifiques et associatifs
- Contrôle la mise en œuvre des mesures et détermine des suites à donner en cas de non-respect
- Valide les conventions type passées avec les agriculteurs
- Propose une politique de valorisation des actions menées sur la durée de la concession
- Valide la stratégie de communication

Groupes de Travail et Assistance Terrain

- Définit le cahier des charges des mesures de compensation (groupes de travail) et des mesures de réduction des impacts de la phase travaux (assistance terrain)
- Propose des études au CPS et identifie les meilleurs spécialistes
- Qualifie scientifiquement l'adéquation du site et les leviers d'action
- 4 groupes de travail : (1) oiseaux de plaine, (2) zones humides et milieux aquatiques, (3) boisements matures et (4) milieux calcicoles

Commission Opérationnelle de Suivi

- Identifie les partenaires
- Assure la mise en œuvre des mesures compensatoires
- Exerce un suivi du chantier et veille au respect des recommandations
- Évalue les résultats des études pour le CPS
- Assure dans la durée le suivi qualitatif des compensations
- Assure un retour d'expérience qui contribue au progrès des connaissances de la biodiversité

3. FACTEURS CLÉS DE SUCCÈS

Quatre ans après la signature du Protocole général et des protocoles bilatéraux, la stratégie développée sur le projet LGV SEA avec les partenaires associatifs a permis de gérer les mesures de réduction et de compensation de l'impact environnemental de manière consensuelle et efficace. À titre d'illustration, aucun recours n'a aujourd'hui été déposé sur le projet concernant l'environnement et/ou la biodiversité.

Plusieurs facteurs clés de succès peuvent être retenus.

- **L'implication de la Direction** : sur un sujet aussi critique que l'impact environnemental, la très forte implication de la Direction ainsi que son soutien dans la décision de mener en propre la gestion des mesures compensatoires a favorisé l'émergence de solutions rapides et innovantes. À titre d'exemple, Xavier Neuschwander, Directeur de projet COSEA, a participé à l'ensemble des réunions avec les parties prenantes et co-signé les Protocoles.
- **L'intégration de la dimension environnementale très en amont** : la décision d'identifier et de dialoguer dès 2010 avec l'ensemble des parties prenantes a permis d'avancer rapidement en respectant le principe d'ingénierie concomitante qui irrigue l'ensemble du projet de la LGV SEA.
- **La logique partenariale** : l'affirmation du rôle de partenaires, et non pas de simples prestataires, des parties prenantes a garanti l'instauration d'un climat de confiance et le respect des positions de chacun.
- **Le rôle de leader assuré par VINCI** : tout au long du processus de définition et de mise en œuvre des mesures compensatoires, le Groupe a assuré son rôle de leader permettant ainsi de définir clairement la place et la légitimité de chacun des acteurs.
- **La transparence** : l'ouverture du chantier à l'ensemble des parties prenantes a permis de renforcer la confiance et la transparence nécessaire à l'obtention d'un accord.
- **La logique de consensus** : les procédures de décision avec les partenaires associatifs n'ont donné lieu à aucun vote ; le consensus a été exigé pour l'ensemble des solutions et des mesures compensatoires définies. La définition de solutions consensuelles a permis de présenter aux services de l'État des mesures respectant les volontés et intérêts des acteurs du territoire.