

Environmental and Social Data Sheet

Overview

Project Name: Bretagne Grande Vitesse
 Project Number: 2011-0560
 Country: France
 Project Description: Le projet prolonge la branche ouest de la Ligne Grande Vitesse (LGV) Atlantique de 182 km reliant Le Mans à Rennes. Cette opération financera une partie de la contribution publique au PPP financé sous le projet No. 2009-0428.

EIA required: YES

Project included in Carbon Footprint Exercise¹: YES

(Details are provided in section: "Carbon Footprint")

Summary of Environmental and Social Assessment, including key issues and overall conclusion and recommendation

La ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire est inscrite au schéma directeur national français des liaisons ferroviaires à grande vitesse approuvé par décret du 1^{er} avril 1992. Cette décision est donc antérieure à l'application, depuis juillet 2004, de la Directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale stratégique (*Strategic Environmental Assessment, SEA*).

Le projet appartient aux classes énumérées dans l'Annexe I de la Directive 97/11/CE et, par conséquent, a été soumis à une Evaluation de l'Impact sur l'Environnement (EIE) suivant les procédures administratives en France qui intègrent pleinement la législation communautaire en matière d'environnement. La procédure d'EIE a été réalisée dans le contexte du processus de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), qui a été obtenue le 28 octobre 2007. Une ONG avait déposé un recours contre la DUP exprimant des réserves quant à certains aspects environnementaux du projet. Ce recours a été rejeté par l'Etat en date du 28/12/2009. Cette décision est finale.

Les aspects de conservation de la nature sont importants pour ce projet sans être critiques puisque la nouvelle LGV ne traverse aucune zone Natura 2000. Le projet traverse cependant sept Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) et plus généralement une trentaine de sites à enjeux écologiques. La présence d'espèces animales protégées au niveau européen et relevant soit de la Directive « oiseaux » soit de la Directive « habitat » ainsi que d'espèces végétales protégées a été étudiée de manière extensive. Des mesures pour supprimer, réduire ou compenser les effets négatifs du projet sur les milieux naturels seront mises en œuvre, telles que la création de milieux de substitution, le déplacement d'espèces protégées au sein d'habitats favorables, la mise en place de clôtures adaptées à la faune ou encore la mise en place de passages à faune adaptés. Les mesures de réduction de l'impact du projet intègrent également la protection contre le bruit.

Grâce au report modal attendu (route et air), le projet engendrera une réduction nette des émissions ainsi qu'une amélioration de la sécurité des passagers.

Le projet est acceptable pour la Banque d'un point de vue environnemental.

¹ Only projects that meet the scope of the Pilot Exercise, as defined in the EIB draft Carbon Footprint Methodologies, are included, provided estimated emissions exceed the methodology thresholds: above 100,000 tons CO₂e/year absolute (gross) or 20,000 tons CO₂e/year relative (net) – both increases and savings.

Environmental and Social Assessment

Environmental Assessment

Un dossier d'incidence sur le site Natura 2000 Vallée de l'Erve montre que le projet franchit l'Erve à 1,5 km au sud du site d'intérêt communautaire SIC n°FR5200639. Bien que le site Natura 2000 se situe en amont du tracé, certaines espèces animales de l'annexe II de la Directive 92/43/CEE du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que la faune et la flore sauvages, sont susceptibles de fréquenter les abords. L'étude établit des mesures de suppression ou de réduction des effets du projet sur le site, tant au niveau de la conception des piles du viaduc de franchissement de l'Erve, de sa réalisation qu'au niveau de son exploitation, afin de réduire les risques de dégradation du lit mineur de la rivière.

L'enquête relative à la Loi sur l'eau est en cours de réalisation par le titulaire du contrat de partenariat, et comprend un état des lieux, la définition d'un programme de surveillance, d'un plan de gestion et d'un programme de mesures de protection de l'eau et des milieux aquatiques. Le dossier maquette a été déposé le 02/09/2011, et une nouvelle version a été déposée le 10/11/2011 suite aux premiers commentaires des services de l'Etat. Cette enquête devra être approuvée par l'Administration.

EIB Carbon Footprint Exercise

Sur base des hypothèses utilisées dans l'analyse coût-avantages, le projet devrait générer environ 7 800 tonnes de CO₂ supplémentaires par an en moyenne à cause du nouveau trafic induit et réduire les émissions d'environ 32 400 tonnes de CO₂ grâce aux transferts de la route et de l'avion. L'effet global est donc une réduction d'environ 24 600 tonnes de CO₂ par an en moyenne, ce qui correspond à une réduction d'environ 12% par rapport à la situation sans projet.

Le tableau ci-dessous montre les émissions « absolue » et « relative » par rapport au montant du prêt de cette opération (300 m EUR, 2011-0560) et par rapport à l'ensemble de prêts accordés pour le projet (2011-0560 et 2009-0428).

	TOTAL PROJECT	TOTAL EIB LOANS	2011-0560	2009-0428
Loan (m EUR)		853	300	553
Absolute (tCO ₂ /year)	171,000	52,818	18,587	34,231
Relative (tCO ₂ /year)	-24,600	-7,598	-2,674	-4,924

Public Consultation and Stakeholder Engagement, where required

L'enquête publique s'est déroulée du 1^{er} juin au 31 juillet 2006.

Other Environmental and Social Aspects

L'ensemble des mesures de suppression ou de mitigation a fait l'objet en janvier 2009 d'un document officiel dénommé « Engagements de l'État » en matière d'environnement. Le maître d'ouvrage du projet (le partenaire) devra réaliser les études de détail et les travaux conformément aux engagements pris dans ce document. Des comités de suivi de ces engagements de l'État et du maître d'ouvrage (un par département) veilleront au respect des engagements pris. Ces comités, constitués par les préfets dans chacun des départements, seront composés de représentants de l'État, des collectivités locales concernées, des administrations, des acteurs socio-économiques et des représentants associatifs.

Un observatoire de l'environnement sera également mis en place par le titulaire du contrat de partenariat, tel que prévu par le contrat.