



European Investment Bank (EIB)

Luxembourg, 28 Décembre 2018

Environmental and Social Completion Sheet (ESCS)

Aperçu

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 financée sous le projet No. 2009-0428.

Synthèse de l'évaluation sociale et environnementale à l'achèvement du projet

Afin de réaliser le Projet, les pouvoirs publics ont finalement eu recours à un contrat de partenariat public-privé. Le contrat de partenariat, publié au Journal officiel le 28 juillet 2011, a été conclu entre SNCF Réseau (ex-Réseau ferré de France RFF) et la société Eiffage Rail Express (ERE) pour une durée de 25 ans (soit de 2011 à 2036). La Virgule de Sablé-sur-Sarthe a également été intégrée au contrat après obtention de la DUP le 12 mai 2011, mais elle ne fait pas partie du Projet financé par la BEI.

Suite à l'instruction du Projet par les services de la Banque en 2009, le Projet a été amené à évoluer pendant la phase de conception jusqu'à la finalisation de l'Avant-Projet Détaillé (APD) remis à SNCF Réseau. Si le tracé n'a pas évolué de manière significative, un certain nombre de modifications, d'optimisations sous contrainte et maîtrise environnementale ont été réalisées au cours de la phase de conception et de construction de la ligne afin de minimiser les conséquences sur l'environnement, le paysage et les conditions de vie des riverains de la ligne à grande vitesse BPL.

Le lancement des procédures d'autorisations administratives et les études de conception détaillées finales ont commencé dès la désignation d'Eiffage Rail Express (ERE) comme candidat pressenti début 2011 du contrat de partenariat public-privé, ce qui a permis la remise du Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) à l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) fin juillet 2012, autorisant le début des travaux préparatoires. Les travaux de génie civil en grande masse ont démarré en décembre 2012 suite à l'approbation du DPS par l'EPSF le 30 novembre 2012 et à la remise de l'APD à SNCF Réseau le 28 novembre 2012. Dès l'été 2012, les premières mesures compensatoires écologiques identifiées ont ainsi été mises en œuvre. Ainsi de mai 2011 à juillet 2012, le dossier d'incidence « Loi sur l'Eau », le dossier de dérogation à la destruction/au déplacement des espèces protégées ainsi que les enquêtes parcellaires ont été finalisées.

La phase de concertation s'est déroulée en 3 phases en parallèle des étapes administratives sur la période d'avril 2011 à juillet 2013. De nombreux diagnostics et fouilles archéologiques ont ainsi complété l'analyse des impacts de la LGV et permis une meilleure gestion du



European Investment Bank (EIB)

Luxembourg, 28 Décembre 2018

chantier minimisant les effets négatifs de l'infrastructure. Aucune évolution ou modification retenue du projet n'a fait l'objet d'un complément de DUP ou d'une DUP modificative.

Les dispositions en matière de développement durable et de protection de l'environnement sont cohérentes avec les différentes réglementations (dossiers d'enquête préalable à l'utilité publique, dossier des engagements de l'Etat, concertations menées au plan local, dossiers ICPE, procédure de déclasserment de bois classés, etc.). Certaines autorisations de travaux ont été obtenues après consultation des Architectes des Bâtiments de France (ABF).

La LGV a bénéficié d'une stratégie environnementale et de développement durable ambitieuse, adaptée au contexte et aux territoires concernés, en respectant la réglementation (validation des procédures d'autorisation administrative en cohérence avec les résultats des études d'impacts réalisés, à savoir l'arrêté de défrichement mis à jour d'octobre 2012, arrêté inter-préfectoral CNPN¹ du 15 mai 2012, arrêté ministériel du 5 juillet 2012 pour la loutre) et en allant aussi parfois au-delà des strictes préconisations réglementaires.

Les observatoires environnemental et socio-économique ont permis d'identifier, d'évaluer les effets et impacts de la LGV mais aussi de renforcer l'efficacité des mesures mises en place.

A l'achèvement du projet, la BEI a recensé les principaux enjeux et bénéfices environnementaux et sociaux suivants :

Environnement

Toutes les composantes environnementales ont fait l'objet d'une attention particulière et de mesures de protection adaptées maximisant le bénéfice écologique au profit de la biodiversité ordinaire comme de la biodiversité remarquable tout en garantissant l'acceptabilité sociale de la LGV BPL.

L'optimisation du projet par ERE durant l'année 2011 via des prospections détaillées sur site (inventaires naturalistes complémentaires, prospections géotechniques et archéologiques) a permis de réduire encore l'impact sur l'environnement et les emprises du linéaire nécessaires et d'éviter ainsi les zones classées Natura 2000 (sites naturels de grandes valeurs patrimoniales) et l'essentiel des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF).

L'arrêté d'autorisation inter-préfectoral Loi Eau a été signé par les trois Préfets le 2 juillet 2012. Les modalités de suivi de l'évolution du projet par rapport à l'arrêté ont fait l'objet d'échanges avec les services de l'Etat qui ont permis de valider 12 modifications sans nécessiter la mise en place d'un arrêté complémentaire. Les services de l'Etat ont adopté le 15 janvier 2013 une doctrine définissant les critères d'éligibilité des surfaces proposées en compensation des impacts sur les zones humides. L'organisation des travaux pendant la phase de construction a permis de réduire l'impact sur les zones humides et la surface de compensation exigible. Cette réduction a été formalisée par un Porté à connaissance déposé le 4 novembre 2014 et validé par un Donner Acte signé le 9 mars 2015 par les 3 Préfets concernés. La dernière procédure concernant les travaux sur le bassin versant de la Vilaine a été soldée par un arrêté d'autorisation en date du 9 mai 2016 et tous les travaux sont achevés.

L'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont fait l'objet d'un suivi annuel détaillé pour les 3 départements concernés (Ile-et-Vilaine, Mayenne et Sarthe),

¹ Arrêté portant sur les espèces et les habitats d'espèces soumis au titre 1er du code de l'Environnement (dit « arrêté CNPN », Comité National pour la Protection de la Nature)



European Investment Bank (EIB)

Luxembourg, 28 Décembre 2018

suite aux dispositions de l'arrêté interpréfectoral du 15 mai 2012. Le suivi de la mise en œuvre des mesures compensatoires a été contractualisé jusqu'au terme du contrat de partenariat en 2036. Le programme de suivi des milieux et des espèces a été validé par décision préfectorale le 21 décembre 2015 pour le volet Biodiversité et le 30 septembre 2016 pour le volet zone humide après prise en compte des observations de l'Agence Française pour la Biodiversité.

Des mesures innovantes ont été mises en place durant la construction de la ligne nouvelle. Un fond Carbone, première en France, a été créé pour promouvoir le choix de solutions techniques susceptibles de réduire les émissions du chantier en finançant les différentiels de coûts entre des solutions traditionnelles de construction à forte empreinte carbone et des techniques constructives, des procédés ou des matériaux moins émetteurs de GES.

Les mesures de réduction de l'impact du projet intègrent également la protection contre le bruit (36 écrans acoustiques sur une longueur cumulée de 6,1 km et de 17,5 km de merlons acoustiques). Pour autant, suite aux retours et plaintes des riverains sur le bruit généré et les vibrations provoquées par le passage quotidien des TGV, une campagne de mesure acoustiques complémentaires a été réalisée sur 141 points. Les résultats confirment que la LGV BPL respecte les normes en vigueur en matière de bruit, à l'exception d'un seul point situé en Mayenne, qui fera donc l'objet de mesures adaptées à sa configuration particulière et mises en œuvre par ERE.

Au-delà de l'application de la réglementation, le Ministère des transports a nommé le 30 mai 2018 une mission d'expertise et de médiation sur le sujet des nuisances sonores de la LGV Bretagne - Pays-de-la Loire et de la LGV Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux). Cette mission doit rendre un rapport à la fin de l'année 2018 proposant des recommandations en réponse aux préoccupations des riverains, pouvant aller le cas échéant à des évolutions de la réglementation pour traiter ce phénomène de nuisances sonores.

Depuis la mise en service de la ligne, aucun événement majeur ni incident environnemental, autre que ceux identifiés ou anticipés, n'a impacté le déroulement des activités. Les opérateurs sont régulièrement sensibilisés sur la gestion des déchets, sur la prévention des pollutions par la surveillance des entretiens machine ou encore par une gestion modérée des produits chimiques (avec un remplacement par des produits biologiques si l'opportunité existe). Dans le cadre de la mise en place de l'ISO 9001/14001 sur les activités d'OPERE, 8 indicateurs ont été sélectionnés pour suivre le management de l'environnement en phase exploitation.

Acquisition foncières

Près de 90 % des territoires traversés dans les trois départements concernent des terres à vocation agricole avec une forte activité d'élevage. ERE a finalisé les opérations d'acquisition des bâtis et d'indemnisation des exploitations concernées par le projet et maîtriser les terrains nécessaires à la réalisation de la ligne.

Par ailleurs, ERE a participé au financement des opérations d'aménagements fonciers agricoles et forestiers qui ont été réalisées sous la maîtrise d'ouvrage des trois départements. Ce sont ainsi environ 50 000 hectares qui ont été réaménagés tout au long du tracé, en étroite coopération avec les organismes compétents (SAFER pour la constitution des réserves foncières, avec les ADE et l'ONF sur la conception et la mise en œuvre de la compensation environnementale).

Toutes les parcelles nécessaires à la mise en œuvre des travaux sur la base de l'emprise mise à jour en mars 2015 ont été libérées. Au final seulement 7 procédures d'expropriation



European Investment Bank (EIB)

Luxembourg, 28 Décembre 2018

ont été lancées et menées à leur terme. Fin 2017, la totalité des occupations temporaires nécessitées pour la réalisation des travaux a été restituée aux propriétaires et exploitants.

Certains riverains de la LGV BPL ont pu également observer une dépréciation de leurs biens. Les nuisances sonores, conjugués à « l'effet tunnel » de la ligne nouvelle, induisent en effet des baisses de prix de l'immobilier, ce que confirme des agences immobilières (de -30% à -40% selon la proximité à la ligne). En revanche, à plus de 10 kilomètres du passage des trains, les agences ont constaté des hausses parfois supérieures à 10% du volume des transactions.

Bilan Carbone

Sur la base de l'Avant-Projet Définitif du Projet, ERE a évalué au travers d'un bilan carbone exhaustif que les activités liées à la conception et à la construction du projet ont générées 785 165 tonnes équivalent CO₂ (teCO₂). Au travers des reports de la route et de l'aérien, il a été estimé que 1 600 000 tonnes équivalent CO₂ seraient évitées grâce à l'offre de transport permise par cette infrastructure nouvelle. Sur base d'hypothèses simplifiées², il a été estimé que les émissions générées par la construction de la ligne seraient compensées au maximum d'ici 15 ans par les émissions évitées grâce au report modal. La neutralité carbone du projet est ainsi atteinte à l'horizon 2030.

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

Synthèse de l'avis sur les aspects sociaux et environnementaux à l'achèvement du projet:

Lors de la préparation du rapport d'achèvement du projet, aucun problème environnemental ou social significatif n'a été identifié. Sur la base des rapports soumis par le Promoteur, la BEI est de l'opinion que le projet a été mis en œuvre en ligne avec les Standards Environnementaux et Sociaux de la BEI, qui étaient applicables au moment de l'évaluation du projet.

² Ratios basés sur le projet LGV SEA, dans l'attente de données spécifiques au projet BPL, dans le prochain bilan LOTI