

Ligne à Grande
VITESSE
Bretagne - Pays de la Loire

DOSSIER DE PRESSE

SIGNATURE DE L'ACCORD VOLONTAIRE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

14 MARS 2013

CONTACTS PRESSE :

Eiffage Rail Express :

Frédérique Alary - 02 23 61 49 86 ou 06 07 08 40 82 - frederique.alary@eiffage.com

Réseau Ferré de France

Matthieu Béjot – 01 53 33 79 ou 06 7345 85 13 – matthieu.bejot@rff.fr

Manon de Cassini-Hérail - 01 53 94 31 38 ou 06 10 34 74 03 - manon.herail@rff.fr

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE LA LGV BRETAGNE – PAYS DE LA LOIRE

La construction de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire s’inscrit dans le prolongement vers Rennes et Nantes de la LGV Atlantique Paris – Le Mans mise en service en 1989.

Son objectif est d’améliorer de manière significative la desserte de la Bretagne et des Pays de la Loire en renforçant leur accessibilité. Le gain de temps prévu de 37 mn entre Paris et Rennes (pour un trajet passant à moins de 1h30) bénéficiera ainsi à l’ensemble des villes bretonnes. Cette opération constitue un maillon clé pour atteindre à terme l’objectif des 3h00 entre Paris et la pointe bretonne. En Pays de la Loire, les gains de temps attendus entre Paris et Laval sont de 22 mn qui sera plus qu’à 1h10 de la capitale.

En outre, à ce projet s’est greffée la virgule de Sablé-sur-Sarthe longue de 3,6 km qui a pour objectif de développer les liens ferroviaires intra et interrégionaux, en réduisant significativement les temps de parcours entre Angers, Nantes d’une part, et Laval, Rennes d’autre part.

1. HISTORIQUE ET GRANDES ETAPES

- **26 octobre 2007** : Déclaration d’Utilité Publique
- **30 mai 2008** : signature de la déclaration commune des collectivités bretonnes pour le financement du plan ferroviaire breton dans sa composante BGV
- **29 juillet 2008** : signature à Rennes du protocole d’intention pour le financement de la LGV BPL entre RFF, l’Etat et les 2 Régions
- **Décembre 2008** : lancement de la consultation par RFF
- **27 mars 2009** : signature de la convention avec la Caisse des Dépôts et Consignations (enveloppe bonifiée de 500M€)
- **29 juillet 2009** : signature du protocole de financement entre RFF, l’Etat et les 2 Régions
- **Avril 2011** : Désignation de l’attributaire Eiffage Rail Express (ERE) par RFF
- **13 juillet 2011** : Signature de la convention de financement de la LGV BPL entre l’Etat, RFF et l’ensemble des collectivités partenaires du projet (2 Régions, 4 Départements bretons, Rennes Métropole et Pays de St Malo)
- **28 juillet 2011** : Signature du Contrat de Partenariat entre RFF et ERE
- **3 août 2011** : entrée en vigueur du Contrat de Partenariat
- **4 août 2011** : affermissement de la Virgule de Sablé-sur-Sarthe

2. LE CHOIX D'UN PARTENARIAT PUBLIC - PRIVE

A l'issue d'une procédure de mise en concurrence, **Réseau Ferré de France** a confié à **Eiffage Rail Express (ERE)**, la conception finale, la construction, la maintenance et le financement de la ligne nouvelle, pour une durée de 25 ans à compter du 3 août 2011. La virgule de Sablé-sur-Sarthe a été intégrée au contrat après obtention de la DUP, le 12 mai 2011.

RFF, autorité contractante, s'assure du respect des engagements pris au travers d'un dispositif de contrôle. RFF assure par ailleurs la maîtrise d'ouvrage des aménagements, hors périmètre du contrat (généralement sous mandat SNCF):

- des huit jonctions de la LGV au réseau ferré existant : Rennes, Laval ouest, Laval est, Sablé-sur-Sarthe, la Milesse fret, la Milesse voyageurs, Connerré fret, Connerré LGV ;
- des dispositifs de gestion centralisée pour l'exploitation et l'alimentation électrique (Poste de Commande à Distance et Central Sous-Station implantés à Rennes).

3. UN FINANCEMENT NOVATEUR

Le montant global du projet de la LGV Bretagne – Pays de la Loire est de 3,3 milliards d'euros, c'est l'un des plus importants en Europe à ce jour.

Le contrat de partenariat signé entre RFF et Eiffage Rail Express le 28 juillet 2011 de 3 milliards d'euros est l'un des plus importants signé en Europe à ce jour. L'ensemble de ce projet est financé en phase construction :

- par des subventions publiques (1,8 milliard) amenées par RFF et les collectivités bretonnes et ligériennes en phase de construction de la ligne,
- par Eiffage Rail Express qui a contracté un emprunt de plus de 1 milliard auprès de 12 banques commerciales, de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) et du fonds d'épargne de la Caisse des Dépôts,
- sur fonds propres du groupe Eiffage pour un montant total de 129 millions d'euros.

L'Etat apportera 970 millions d'euros pendant le reste du contrat .

Le reste de l'investissement est réalisé sous maîtrise d'ouvrage RFF pour les travaux de jonction de la LGV au réseau existant à Rennes, Laval, Sablé-sur-Sarthe et Le Mans.



4. CALENDRIER DE REALISATION

Printemps 2011 – juillet 2012 : concertation et réunions publiques

Printemps 2011 – juillet 2012 : études d'avant-projet détaillé (APD) et autorisations administratives

- Dossier d'incidence « Loi sur l'eau »
- Dossier de dérogation à la destruction/déplacement des espèces protégées
- Enquêtes parcellaires

Printemps 2011 – été 2013 : diagnostics et fouilles archéologique

Juillet 2012 – novembre 2012 : travaux préparatoires de génie civil (assainissement provisoire, déviations de réseaux, rétablissement des communications, grands ouvrages d'art prioritaires, etc.)

Mise en œuvre des premières mesures compensatoires écologiques.

Décembre 2012 - été 2015 : grands travaux de terrassement et de génie civil

Automne 2014 - été 2016 : travaux d'équipements ferroviaires (poses de voies, signalisation, etc.)

Été 2015 : fin de la mise en service des 8 jonctions

Automne 2015 : mise en service des postes de commandes centralisées

Automne 2016 : fin des travaux

Essais puis mise en service : printemps 2017

L'ACCORD VOLONTAIRE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Réseau Ferré de France (RFF) et Eiffage ont fait depuis de nombreuses années du développement durable un axe stratégique de leur politique d'entreprise. La réalisation d'une ligne à grande vitesse constitue un acte majeur d'aménagement durable du territoire. Dans ce cadre la LGV Bretagne – Pays de la Loire représente une opération de développement durable par l'importance des innovations qui l'accompagnent.

En complément du Contrat de Partenariat entre RFF et Eiffage Rail Express (ERE), un accord volontaire entre les deux parties a été rédigé pour officialiser cette volonté commune d'expérimenter, **au-delà des obligations réglementaires** qui s'imposent ou des dispositions contractuelles (par exemple en matière d'insertion ou de développement économique local), la mise en œuvre opérationnelle du développement durable sur l'un des plus grands projets français d'infrastructure linéaire.

Cet accord présente la politique de développement durable d'ERE, et expose également les démarches volontaires convenues qui visent à :

1. réduire l'empreinte carbone du projet avec la création du « fonds d'arbitrage carbone »,
2. promouvoir des actions de restauration des services éco-systémiques de territoires situés à proximité de la LGV dans le cadre du projet FIPAN® BPL,
3. mettre en place une politique d'achats responsables,
4. proposer un référentiel de développement durable avec la création de l'observatoire socio-économique et environnemental, qui favorise les retours d'expériences.

1. FONDS D'ARBITRAGE CARBONE

Dans le cadre de l'Accord volontaire de développement durable, Eiffage établit et met en œuvre une stratégie dédiée à la réduction de son empreinte carbone. Pour cela, Eiffage a mis en place un « fonds d'arbitrage carbone » doté d'un budget de 6 millions d'euros permettant de promouvoir, en phase conception et réalisation, des solutions techniques moins émissives de gaz à effet de serre, en finançant les surcoûts induits par les solutions variantes plus chères.

A titre d'exemple, ces solutions peuvent porter sur :

- Des solutions en béton préfabriqué permettant d'utiliser des ciments moins carbonés (à prise plus lente).
- Des solutions ayant recours à moins de liant hydraulique : fossés étanches en géomembrane ou en béton bitumineux plutôt qu'en béton.
- Du matériel de chantier plus performant.

Pour faciliter l'émergence de ces propositions, une présentation du fonds Carbone a été assurée auprès de l'ensemble des contributeurs susceptibles de proposer des solutions alternatives. Une fiche « Idées » a été mise en place ainsi qu'une procédure de transmission et de validation des propositions.

Cette stratégie s'inscrit dans une démarche en cohérence avec le contrat de performance du réseau signé par RFF fin 2008, destiné à poser les bases d'une gouvernance carbone complété par l'engagement « infrastructure bas carbone » pris par RFF en 2009.

Au-delà de la simple évaluation réalisée dans le cadre des bilans carbone imposée par la LOTI, l'objectif est de réduire globalement l'empreinte du réseau et de renforcer l'utilité environnementale des investissements ferroviaires.

2. LE PROJET FIPAN BPL

Conscient que les impacts environnementaux d'une infrastructure linéaire posent un certain nombre de questions sur la manière dont doit être appréhendée la détérioration des espèces et des habitats patrimoniaux, Eiffage a souhaité très tôt étendre ses actions au-delà du cadre réglementaire.

Le Groupe s'est ainsi rapproché de l'association FIPAN® dès 2009, dans le but de développer l'outil innovant et global que représente le Contrat territorial pour la vie (CTV) au travers de projets de plus grande importance, en initialisant l'application expérimentale par le projet FIPAN® BPL, , visant le maintien des services éco-systémiques fournis par les milieux naturels des territoires adjacents à la ligne LGV Bretagne / Pays-de-la-Loire entre Le Mans et Rennes, dans un rayon de 30 km autour du tracé, sur une longueur de 200 km..

Les CTV mettent en œuvre un programme opérationnel destiné à l'entretien, la restauration et la gestion des écosystèmes (habitats naturels, fonctionnalité écologique et services éco-systémiques des territoires...) impliquant les gestionnaires, les propriétaires et les acteurs locaux. Ils permettent de mutualiser des moyens financiers issus de souscripteurs publics et privés.

Il s'agit de la mise en œuvre concrète du principe de paiement pour la maintenance des services écologiques (PSE), tels que l'épuration naturelle de l'eau, ou sa rétention à travers le maintien des zones humides par exemple.

Le projet propose une démarche de gestion écologique territorialisée sur plusieurs années, intégrant à la fois concertation, diagnostic, ingénierie financière, actions concrètes de génie écologique, mesures agri-écologiques, suivi technique, valorisation pédagogique et culturelle. Il s'agit de trouver les bonnes pratiques agricoles pour garantir d'une part l'amélioration de la qualité des services écologiques d'un territoire et d'autre part le maintien et l'amélioration de la productivité agricole. À terme, Eiffage souhaite passer à une phase de déploiement de l'outil, visant notamment à proposer son application sur de grands projets (dont les infrastructures linéaires) au niveau européen.

Ce projet s'inscrit en parallèle de la mise en place du « Club Infrastructures Linéaires et Biodiversité (CIL&B) », constitué depuis 2008 par les gestionnaires d'infrastructures linéaires qui adhèrent à la charte.

Ce club à vocation d'échanger sur les retours d'expérience, les pratiques et actions qu'ils mettent en œuvre afin de concilier leurs activités avec les enjeux de préservations de biodiversité, dans la conduite des chantiers, mais également lors de l'entretien des infrastructures.

RFF a signé la charte du CIL&B en 2011 avec les membres fondateurs, rejoint ensuite par le groupe Eiffage.

3. UNE POLITIQUE D'ACHATS RESPONSABLES

ERE a mis en place une politique RSE (Responsabilité Sociale des Entreprises) sur le projet BPL. Cela s'est traduit par la mise en place d'un portail fournisseur où chaque entreprise consultée établit elle-même sa carte d'identité par la donnée d'informations administratives nécessaires mais aussi par la description de sa politique de développement durable ou chacun estime son degré d'avancement en la matière.

900 fournisseurs et sous-traitants ont déjà été référencés. Les critères remplis par ces entreprises en matière de développement durable sont pris en compte lors différents appels d'offres lancés par ERE, afin de hisser l'ensemble des partenaires du projet vers une prise en compte toujours plus exigeante des bonnes pratiques sociales et environnementales.

4. L'OBSERVATOIRE SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL

L'observatoire socio-économique et environnemental qui associe l'Etat et les autres cofinanceurs de la LGV, les représentants des territoires traversés et des milieux économiques concernés, Réseau Ferré de France et Eiffage rail Express a pour mission :

- d'assurer le suivi socio-économique et environnemental de la LGV, en phase travaux comme en phase d'utilisation jusqu'en 2022,
- d'en évaluer les incidences et de rendre compte des principales réactions des opinions publiques,
- de fournir une information transparente sur les effets directs et indirects de la LGV sur les territoires concernés,
- d'améliorer ainsi la conception et l'intégration des futurs projets de LGV via ce retour d'expérience spécifique.

Le premier semestre 2012 a été consacré à l'élaboration d'une charte de fonctionnement de cet observatoire. Un comité scientifique, constitué de 11 experts, a été constitué puis réuni en novembre 2012 et en février 2013, afin de donner un avis sur les pistes d'observation proposées.

Le comité d'orientation, animé par les Préfets de Bretagne et des Pays de la Loire, s'est réuni le 20 décembre 2012. Les objectifs de l'observatoire ont été présentés, ainsi que la charte de fonctionnement et les axes de travail validés par le comité scientifique.

Le premier semestre 2013 est consacré à la définition du programme de l'observatoire, précisant les problématiques à observer, les méthodologies à utiliser et les indicateurs à suivre.

La mise en place d'un observatoire socio-économique et environnemental s'inscrit dans une démarche récemment initiée par RFF également sur d'autres projets d'infrastructures linéaires, ainsi dans le cadre du contrat de concession pour la LGV SEA, ce même dispositif a été mis en place dès octobre 2012.

Ces observatoires ont pour ambition d'aller au-delà des suivis réglementaires tels que la réalisation des bilans LOTI, obligatoires sur ces grands projets ferroviaires. En effet leur durée d'observation est portée sur 10 ans et permettra d'apporter une réelle valeur ajoutée par rapport au bilan LOTI, ils contribueront non seulement à capitaliser l'expérience acquise sur les différents projets ferroviaires afin de s'inscrire dans un processus d'amélioration continu, mais devront également permettre d'enrichir la connaissance dans le domaine environnemental avec des thèmes d'observations qui vont au-delà des dossiers règlementaires : dossier d'incidence « loi sur l'eau », dossier dérogation à la destruction/déplacement d'espèces protégées... A titre d'exemple, des thèmes comme l'approche psycho-sociologique des paysages traversés pourront être étudiés.

Il s'agit donc de véritables laboratoires sur ces thématiques collectives et leur gouvernance implique une pluralité d'acteurs, permettant une prise en compte partagée et en une co-construction.

Au-delà de ces démarches inscrites dans l'accord volontaire, qui dépassent le cadre réglementaire en présentant un caractère innovant, rappelons que les partenaires RFF et Eiffage mettent en œuvre, sur le projet de la LGV BPL, différentes actions réglementaires en faveur de la biodiversité, avec un degré d'exigence cohérent avec l'accord volontaire, grâce à leur savoir-faire respectif issu de leurs précédents projets de grandes infrastructures.

Il s'agit notamment de la compensation environnementale à mettre en œuvre au-delà de l'emprise du projet et des mesures de protection environnementale mises en œuvre dans l'emprise du chantier.

ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT DURABLE SUR LA LGV BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE

1. LA COMPENSATION ENVIRONNEMENTALE

Sur un grand projet d'aménagement linéaire tel que la LGV Bretagne – Pays-de-Loire, et malgré de réelles mesures d'évitement et de réduction des impacts environnementaux, des impacts résiduels demeurent, notamment sur les habitats naturels et un certain nombre d'espèces. Ces impacts résiduels donnent ainsi lieu à des mesures de compensation.

Les mesures compensatoires ont été définies au titre de différentes procédures d'autorisation : autorisation requise au titre de la législation sur l'eau, demande de dérogation destruction/déplacement d'espèces protégées au titre du code de l'environnement et autorisation de défrichement au titre du code forestier.

Les différentes mesures prises pour répondre à chacune de ces procédures sont réfléchies et travaillées conjointement afin de gagner en termes de cohérence et d'efficacité en bénéficiant des convergences et des complémentarités entre celles-ci. Cette recherche de mutualisation des mesures, traduit sous le terme de fongibilité, permet en outre de limiter la consommation d'espace agricole.

Les mesures compensatoires à mettre en œuvre au titre des différentes procédures d'autorisation s'élèvent théoriquement à 950 ha. La recherche continue de mutualisation des mesures sur un même espace (fongibilité) devrait permettre de réduire à 650 ha les surfaces mobilisées au titre de la compensation.

Boisements	220 ha
Zones Humides	280 ha
Biodiversité	450 ha
TOTAL (sans fongibilité)	950 ha
TOTAL (avec fongibilité)	650 ha
Mares	213 u

Les mesures compensatoires proposées font appel à des mesures techniques de mise en œuvre (restauration/réhabilitation, création ou préservation/mise en valeur d'habitats,...), complétées par des mesures de gestion afin d'assurer le maintien dans le temps des mesures techniques réalisées.

L'essentiel des mesures compensatoires sera mis en œuvre à l'issue des opérations d'aménagement foncier, soit à partir de fin 2014. Néanmoins, certaines mesures ont pu être anticipées dès 2012 (voir annexe 1).

La mise en œuvre du programme de compensation se fait avec le concours des acteurs locaux (gestionnaires, institutionnels, agriculteurs, etc.) pour une meilleure intégration dans les projets de territoire.

Il faut noter que la plupart des parcelles sur lesquelles sont envisagées des mesures de compensation reste compatible avec le maintien d'une fonction agricole, seules les pratiques sont adaptées à une meilleure sauvegarde de la biodiversité.

Les parcelles du stock de réserve SAFER, financées par RFF, qui n'ont pas été utilisées pour l'aménagement foncier, pourront être affectées à des fonctions agro-environnementales compatibles avec le besoin de compensation environnementale. Ces parcelles resteront propriété de RFF et seront proposées au monde agricole pour être exploitées sous réserve du respect de pratiques adaptées.

ERE travaille avec les Conseils Généraux et les associations des expropriés pour concilier les besoins fonciers liés à la compensation environnementale aux enjeux des aménagements fonciers.

Les sites de compensation ainsi identifiés font l'objet de propositions techniques d'aménagement et sont soumis pour avis aux services de l'Etat, par le biais d'une instance spécifique.

- **Propositions de sites de compensation biodiversité et loi sur l'eau transmises aux services de l'Etat par ERE :**

	Projet	Superficie
Ille-et-Vilaine	13	87.5 ha
Mayenne	24	164 ha
Sarthe	30	241 ha

L'ensemble des projets liés aux sites actuellement identifiés seront définis pour mi-2013, leur mise en œuvre interviendra en revanche à l'issue de l'aménagement foncier, soit fin 2014.

- **Projets de boisements compensateurs**

	Projet	Superficie
Ille-et-Vilaine	2	19 ha
Mayenne	6	58 ha
Sarthe	14	138 ha

2. MESURES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALES PENDANT LES TRAVAUX

En phase travaux, Eiffage et ses prestataires ainsi que RFF mettent en place, sur leur périmètre respectif, un ensemble de dispositifs visant à réduire les impacts potentiels du chantier sur les milieux aquatiques, les habitats et espèces protégées et la population riveraine.

Ces dispositifs sont de plusieurs natures :

- La protection des riverains par mise en place de merlon de terre en protection entre la zone travaux et les habitations dès le démarrage du chantier.
- La mise en exclos afin de protéger des zones sensibles ou d'intérêt écologique à proximité du chantier ou à l'intérieur des emprises.

- La pose de bâches en limite d'emprise pour empêcher les amphibiens de pénétrer sur le chantier lors des migrations en saison de reproduction,
- L'assainissement provisoire constitué de fossés de récolte des eaux de chantier et de bassin d'écêtement et de décantation,
- Le confinement des pollutions accidentelles par des bassins qui constituent un volume de stockage dont le rejet peut être obturé en cas de pollution,

3. LA SOUS-TRAITANCE

Eiffage s'est engagé dans le cadre du contrat de partenariat à sous-traiter 8 % des travaux à des entreprises type TPE / PME ou artisans. Au total, c'est environ 30 % des travaux qui pourraient être sous-traités à des entreprises hors groupe.

En Ille-et-Vilaine, sur les 30,8 km du TOARC A, le tronçon de LGV situé entre Cesson-Sévigné et Étrelles, c'est la majeure partie du chantier qui a été confiée à deux entreprises régionales : Pigeon, de Louvigné-de-Bais (35) et Charier, de Montoirde-Bretagne (44), elles vont en effet y réaliser l'essentiel du terrassement, soit près de 28 km linéaires. Les deux sociétés réaliseront, d'ici à la fin 2014, le terrassement de la plate-forme ferroviaire ainsi que l'assainissement.

La société ROUSSEL BTP, basée en Côtes d'Armor, interviendra, quant à elle, sur la réalisation de ponts-rail sur le TOARC A.

A fin 2012, sur l'ensemble du projet, CLERE a contracté pour près de 25 % des travaux avec des entreprises locales et pour près de 8 % avec des PME ou artisans locaux.

4. RECRUTEMENT ET INSERTION

La démarche initiée par Eiffage fédère l'ensemble des partenaires institutionnels locaux autour des équipes de Pôle Emploi.

Dans ce cadre, des comités de pilotage départementaux ont été mis en place et animés par les services de l'Etat (Préfecture et Direction du Travail) et réunissent l'ensemble des acteurs publics de l'emploi et de la formation professionnelle. Pôle Emploi agit comme un guichet unique pour le chantier et traite avec Eiffage, l'ensemble des candidatures reçues. Il met à la disposition du projet ses équipes de conseillers BTP dédiées, sur l'ensemble du tracé, et des plateformes de recrutement spécifiques chargées d'évaluer les habiletés des candidats aux postes de travail (méthode de recrutement par simulation), de les conseiller et de les orienter pour le chantier.

Le chantier de la LGV mobilisera jusqu'à 3 000 personnes pendant la phase de terrassement et de génie civil de juin 2012 à juillet 2015, pour la construction de la plateforme ferroviaire. Les entreprises participant à ce chantier apporteront plus de la moitié des besoins de main-d'œuvre en lui affectant des personnels issus de leurs différentes entités. Les effectifs complémentaires seront recrutés localement sur l'ensemble de la ligne.

Il est prévu de recruter localement de l'ordre de 1000 personnes, dont l'essentiel dans les métiers du terrassement (conducteurs d'engins) et du génie civil (coffreurs bancheurs). Ce chiffre pourra naturellement évoluer en fonction de l'importance du carnet de commande d'Eiffage et des desideratas de ses salariés. Parmi ces embauches, plus de 200 concerneront des personnes en insertion, conformément à l'engagement pris sur le chantier (8 % des heures travaillées).

Ainsi 1500 candidatures ont été traitées en 2012, avec l'appui de pôle emploi. A la fin de l'année il a pu être enregistré, sur le projet BPL, 217 embauches locales dont 126 personnes en insertion professionnelle. Le nombre d'heures d'insertion réalisées à fin 2012 sur le chantier s'établit à 8,52% des heures travaillées.

ANNEXES

Le projet FIPAN BPL

Conscient que les impacts environnementaux d'une infrastructure linéaire dépassent largement les seules questions d'espèces et d'habitats patrimoniaux, Eiffage a souhaité très tôt étendre ses actions au-delà du cadre réglementaire.

Le Groupe s'est ainsi rapproché de l'association FIPAN® dès 2009, dans le but de développer l'outil innovant et global que représente le Contrat territorial pour la vie (CTV) au travers de projets de plus grande importance, en initialisant l'application expérimentale par le projet FIPAN® BPL, en lien avec un certain nombre de territoires traversés par la ligne à grande vitesse entre Le Mans et Renens (LGV BPL, pour « LGV Bretagne et Pays-de-la-Loire »).

Le projet propose une démarche de gestion écologique territorialisée sur plusieurs années, intégrant à la fois concertation, diagnostic, ingénierie financière, actions concrètes de génie écologique, mesures agri-écologiques, suivi technique, valorisation pédagogique et culturelle.

L'association FIPAN® et les Contrats Territoriaux pour la Vie

L'association FIPAN® est une association moi 1901, à but non lucratif. Elle a développé, en collaboration avec la société de génie écologique DERVENN, l'outil « Contrats Territoriaux pour la Vie » (CTV).

Le rapprochement avec Eiffage en 2010 a permis d'évaluer l'applicabilité de cet outil, ainsi que sa pertinence à plus large échelle, dans le cadre d'une gestion agri-écologique des territoires adjacents à LGV BPL sur la biodiversité générale et ordinaire.

À terme, Eiffage souhaite passer à une phase de déploiement de l'outil, visant notamment à proposer son application sur de grands projets (dont les infrastructures linéaires) au niveau européen.

Les CTV mettent en œuvre un programme opérationnel destiné à l'entretien, la restauration et la gestion des écosystèmes (habitats naturels, fonctionnalité écologique et services éco-systémiques des territoires...) impliquant les gestionnaires, les propriétaires et les acteurs locaux. Ils permettent de mutualiser des moyens financiers issus de souscripteurs publics et privés. Il s'agit de la mise en œuvre concrète du principe de paiement pour la maintenance des services écologiques (PSE), tels que l'épuration naturelle de l'eau, ou sa rétention à travers le maintien des zones humides par exemple.

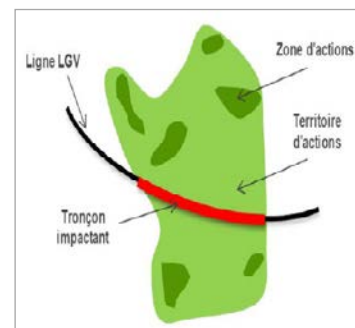
Le projet FIPAN BPL

Début 2011, Réseau Ferré de France (RFF) a retenu Eiffage pour construire la nouvelle LGV des régions Bretagne et Pays-de-la-Loire. La ligne traversera les départements de la Mayenne, de la Sarthe et de l'Ille-et-Vilaine.

A cette occasion, Eiffage initie une démarche innovante en matière de biodiversité, visant le maintien des services éco-systémiques fournis par les milieux naturels des territoires adjacents à la ligne dans un rayon de 30 km autour du tracé, sur une longueur de 200 km.

En termes d'actions sur le territoire, le but est d'aboutir à une démarche pérenne, dont les aspects écologiques sont parfaitement compatibles avec les aspects économiques et socio-économiques :

- Améliorer la qualité des services écologiques du territoire.
- Identifier, restaurer et entretenir les fonctionnalités écologiques du territoire dans le but d'améliorer la connectivité des écosystèmes, et de développer les zones naturelles sources.
- Expérimenter une infrastructure « agro-écologique » : contribuer à faire évoluer les pratiques agricoles avec un objectif de maintenir et d'amélioration de la productivité.
- Pérenniser les actions mises en œuvre et le modèle de gouvernance territoriale pendant une durée minimum de quinze ans.



Au final, le FIPAN BPL est un outil innovant pour lancer une dynamique territoriale autour des services écosystémiques. Il s'agit de mutualiser des moyens humains, techniques et financiers sur les fonctionnalités écologiques, en s'appuyant notamment sur les gestionnaires naturels des écosystèmes que sont les agriculteurs et les forestiers. C'est une expérimentation à grande échelle du principe de paiement pour la maintenance des services écosystémiques, avec des souscriptions financières volontaires publiques et privées qui permettront la réalisation d'actions de terrain concrètes. Le projet a reçu le Grand Prix du concours « Prix Entreprises et Environnement » 2011 du Ministère de l'écologie (catégorie biodiversité).

En Bretagne / Pays-de-Loire, l'analyse des interdépendances des activités avec la biodiversité est en cours, et conduit à l'identification des secteurs prioritaires d'actions où se mêlent à la fois des enjeux écologiques, hydrauliques, et d'usages. Les premiers diagnostics agri-écologiques sur la région de Vitré (Ille-et-Vilaine) ont permis de lancer la dynamique de fédération des acteurs, avec une première mobilisation d'entreprises agricoles et des contacts établies avec plusieurs collectivités.

Le FIPAN BPL sera officiellement lancé d'ici mi-2013, pour 5 ans tout d'abord, par des actions de communication afin d'intéresser un maximum de partenaires à la recherche d'actions écologiques, bio-positives, et responsables.

LA COMPENSATION ENVIRONNEMENTALE : ZOOM SUR QUELQUES ACTIONS REALISEES

1) Transferts d'espèces :

a) Le Cératophylle inerne (*Ceratophyllum submersum*)

Seule plante protégée impactée par le projet, le Cératophylle, présent dans 2 mares situées en Sarthe, doit faire l'objet d'un transfert dans 4 mares de substitution, non impactées par le projet et situées à proximité.

En juillet 2012, un premier transfert a été réalisé selon un protocole rédigé par l'ONF et validé par le Conservatoire Botanique du Bassin Parisien.

Le Cératophylle a été prélevé dans 2 mares, situées sur les communes de Joué l'Abbé et Savigné l'Evêque, puis répartis dans 3 mares, situées sur les communes de Savigné l'Evêque et Montfort-le-Gesnois.

Une seconde opération de transfert est prévue en 2013, à partir de plants prélevés dans la mare située au lieu-dit « la Forêt » à Montfort le Gesnois.

Afin d'ajuster cette seconde opération de transfert, un suivi du Cératophylle transféré en 2012 a été confié à l'ONF.



b) Le Pique Prune (*Osmoderma eremita*)

En octobre 2012, avec l'appui de l'entreprise Nicolas Moulin Entomologiste, une opération de transfert a été réalisée au lieu-dit « Bon accueil et la Vannerie » en limite de commune entre Coulans-sur-Gée et La Quinte (72).

L'opération a consisté à transférer le terreau, prélevé dans la cavité d'un arbre et contenant les larves de Pique-prune, dans deux arbres ciblés précédemment. Deux populations ont donc été amorcées lors de ce transfert.

Un suivi scientifique sera mis en place car une grande population de Pique-prune a été déplacée et il est important de connaître l'évolution des deux populations constituées.



c) Mares de compensation immédiates

La création des mares de compensation immédiate est une mesure de compensation à la destruction des mares (68 au total sur le projet BPL) présentes dans l'emprise travaux. Situées dans les emprises et à proximité des mares détruites, elles peuvent être associées à une mesure de réduction d'impact avec le transfert des espèces protégées associées vers leur milieu de compensation.

A ce jour, plus de 40 mares ont d'ores et déjà été réalisées.



d) Boisements

Le premier projet de boisement a été réalisé en février 2012 sur la commune de Noyal sur Vilaine (35), à hauteur de 15,5 ha. Depuis, d'autres projets sont en cours de réalisation, en Mayenne et en Sarthe, par deux entreprises spécialisées et reconnues pour leurs compétences. La plupart de ces boisements sont réalisés à la demande des propriétaires, mettant ainsi à disposition leur terrain. En plus des travaux initiaux de plantation, ERE s'engage à prendre en charge les frais d'entretien de ces plantations sur une durée de 5 ans. Ensuite, c'est aux propriétaires que revient la charge de la gestion du peuplement forestier ainsi constitué.



A propos de RFF

Réseau Ferré de France développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire aux échelles européenne, nationale et régionale.

Deuxième investisseur public français, comptant 1 500 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de près de 5 milliards d'euros en 2011, RFF pilote un plan de modernisation du réseau sans précédent de 13 milliards d'euros sur la période de 2008 - 2015. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, RFF met en œuvre la politique nationale de déploiement de lignes nouvelles.

Fort d'un actif industriel de 30 000 km de lignes, RFF organise à l'attention de l'ensemble de ses clients, entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de fret, un accès équitable et performant au réseau ferré français.

Consultez notre site : www.rff.fr

Photos et vidéos libres de droit disponibles à la demande : www.mediatheque-rff.fr

Lien vers le site de la LGV : <http://www.lgv-bpl.org/>