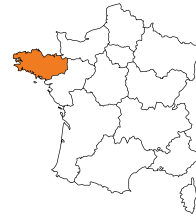


report modal
lutte contre le changement climatique # préservation de la biodiversité

MOBILITÉ PROPRE

Le cas de la LGV Bretagne-Pays de la Loire (BPL)



À retenir

320 km/h	vitesse commerciale de la LGV BPL	240	nombre de sites de compensation écologique
2M	déplacements annuels : report modal estimé, permis par le projet	27	corridors aménagés pour rétablir le passage de la grande faune
2,285 M	nombre estimé de tonnes équivalent CO ₂ évitées	1,2 M	arbres plantés au titre des mesures compensatoires

Les projets ferroviaires présentent des gains environnementaux notables liés au report modal de l'avion et de la route, fortement émetteurs de CO₂. Par ailleurs, les tracés des lignes récentes sont soumis à de fortes exigences visant à éviter et réduire le plus possible les zonages environnementaux et, à défaut, à mettre en œuvre d'importantes compensations écologiques.

La LGV BPL, qui prolonge la LGV Atlantique Paris-Le Mans, représente l'un des plus grands projets français d'infrastructure linéaire. Avec un investissement de près de 3,4 Mds€, cette ligne mise en service en juillet 2017, s'étend sur 182 km entre Le Mans et Rennes. Elle fait gagner 37 minutes sur le trajet Paris-Rennes, désormais d'une durée d'1h27. Elle traverse trois départements (Sarthe, Mayenne et Ille-et-Vilaine) et plus de 57 communes.

ODD 9: Infrastructures résilientes et innovation

Indicateur 9.i1: Part modale des transports collectifs de voyageurs

L'indicateur

L'indicateur permet de suivre l'évolution de la part des trajets réalisés en transports collectifs, et notamment en transports ferrés. Rapportés au voyageur-kilomètre, ces derniers exercent une pression moindre sur l'environnement, par rapport aux transports individuels.

L'indicateur et le projet

La France dispose du deuxième réseau à grande vitesse européen après l'Espagne, avec 2 800 km de LGV à la fin 2018.

Pourtant, l'automobile représente 80% des kilomètres parcourus chaque année en France (transports intérieurs), tandis que le train en représente 11% (données 2016). Le temps de parcours, la fiabilité et l'accessibilité sont les principaux déterminants individuels du report modal. La LGV BPL constitue une amélioration majeure des performances de la desserte de l'Ouest. **Un report modal de près de 2 millions de voyageurs par an est attendu.**

Pour aller plus loin

Le facteur coût pèse également de façon significative dans le choix modal des voyageurs. Le juste dosage entre paiement de l'infrastructure par l'utilisateur et paiement par le contribuable est donc primordial pour inciter au report modal.

ODD 13: Lutte contre le changement climatique

Indicateur 13.i4: Emissions françaises de gaz à effet de serre

L'indicateur

Cet indicateur permet de suivre les pressions sur le climat en calculant les quantités de gaz à effet de serre (GES) émises à l'intérieur du pays, exprimées en équivalent CO₂. Il peut être désagrégé par secteur. En 2014, les transports étaient à l'origine d'environ 110 millions de tonnes équivalent CO₂ en France.

L'indicateur et le projet

D'après les estimations de Carbone 4 et SNCF, le projet BPL **permettra d'éviter**

près de 2,3 millions de tonnes équivalent CO₂ sur 40 ans compte tenu des reports modaux et du trafic induit. En appliquant la valeur tutélaire de la tonne de CO₂ (rapport Quinet), ces émissions évitées représentent un bénéfice socio-économique de près de 130 millions d'euros, actualisés sur 40 ans.

Pour aller plus loin

Le fret ferroviaire représente un levier essentiel pour le dynamisme économique des territoires et pour une mobilité propre,

un seul train de fret représentant 50 camions en moins sur les routes.

La LGV BPL prévoit une section « mixte » sur 25 km, accueillant à la fois voyageurs et fret. Ainsi, à cette section mixte, s'ajoute l'utilisation de la ligne actuelle qui sera délestée du trafic TGV, assuré par le nouveau tronçon. Le fret ferroviaire était jusqu'à présent assujéti aux contraintes des convois prioritaires de la grande vitesse, ce qui a constitué un frein au développement du transport de marchandise dans la région.

ODD 15: Préservation de la biodiversité

Indicateur: Compensation écologique

L'indicateur

La compensation écologique a pour but de réparer « en nature » les impacts résiduels de l'infrastructure sur les espèces animales, végétales, et les milieux naturels. Elle renvoie à la notion de non-perte nette de la biodiversité.

L'indicateur et le projet

Les actions de compensation de la « dette écologique » engendrée par la LGV BPL sont effectuées pour :

- compenser les boisements touchés par

la LGV. Par exemple, **214 hectares de bois ont été replantés**, soit bien au-delà de la surface de défrichage initial de 171 hectares ;

- compenser l'atteinte aux populations de certaines espèces (amphibiens, insectes, oiseaux, chauve-souris et mammifères semi-aquatiques), notamment de leurs habitats. **Des zones humides et cours d'eau sont également restaurés.**

Au-delà de la réalisation des travaux de compensation, **un suivi écologique est assuré pendant 23 ans.**

Pour aller plus loin

La séquence « éviter, réduire, compenser » est un principe de développement durable dont le but est de veiller à ce que les aménagements n'engendrent aucune perte nette de biodiversité. Elle est inscrite dans la stratégie européenne pour la biodiversité. Le droit français introduit cette notion pour la première fois dans son code de l'Environnement dès 1976.