



Réunion thématique Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges Développement durable, environnement naturel et biodiversité

Limoges
23 octobre 2006



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

Anne GUERRERO
Responsable Mission Environnement et
Développement Durable de RFF

□ Les atouts du rail :

Environnement	Social / sociétal	Économie
Efficacité énergétique	Sécurité	Aménagement des territoires
Lutte contre le changement climatique	Accessibilité	Gain de temps
Qualité de l'air	Optimisation de l'espace	Diminution de la congestion

□ Les contributions de RFF aux défis du secteur ferroviaire :

- Améliorer la qualité du fret ferroviaire ;
- Renforcer le réflexe ferroviaire pour les personnes ;
- Assurer la continuité territoriale européenne ;
- Renforcer la maîtrise des impacts sur l'environnement humain et naturel.

Les responsabilités de RFF

□ Economie :

- Intégrer la rationalité économique dans le système ferroviaire ;
- Améliorer l'offre ;
- Optimiser le patrimoine ferroviaire ;
- Participer à l'aménagement du territoire.

□ Social/sociétal :

- Assurer les conditions d'emploi équitables dans notre sphère d'influence ;
- Garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire ;
- Promouvoir le rail et l'intermodalité auprès de nos partenaires ;
- Elaborer des projets dans la concertation.

□ Environnement :

- Réduire le bruit ferroviaire ;
- Préserver la ressource en eau ;
- Respecter les écosystèmes ;
- S'insérer dans le paysage et le valoriser ;
- Entretenir le patrimoine foncier.

- ❑ Contribution au développement durable du territoire régional et national :
 - Concilier : développement économique, cohésion sociale et protection de l'environnement ;

- ❑ Réponse aux besoins de mobilité régionale et amélioration de l'accessibilité :
 - Permettre à chacun de saisir et de profiter de toutes les opportunités ;
 - Rétablir les solidarités et favoriser un rééquilibrage zones rurales/ zones urbaines ;

- ❑ Augmentation de l'attractivité et du développement du territoire :
 - Rechercher le meilleur équilibre entre protection du patrimoine naturel et développement économique et social,

- ❑ Amélioration de la complémentarité des réseaux de transport :
 - Développer les relations entre grandes métropoles et organiser les dessertes ;

- ❑ Garantie de transparence et de concertation :
 - Informer et dialoguer tout au long du projet avec l'ensemble des acteurs du territoire ;

- ❑ Prise en compte des milieux humains et naturels :
 - Intégrer l'environnement le plus en amont possible du projet ;
 - Préserver et respecter aux mieux l'équilibre naturel, humain et patrimonial du territoire.

Participe à la réduction des impacts des transports

❑ Moins de pollution :

- Pour une distance interurbaine identique parcourue par un train, l'avion pollue 13 fois plus et la route 30 fois ; (Min Transports)

❑ Moindre consommation d'énergie :

- Pour une même quantité d'énergie mesurée en kep, un voyageur parcourra : 172 km en TGV , 39 en voiture et 18 en avion, (Ademe)

❑ Réduction des gaz à effet de serre :

- Sur 28% des émissions brutes liées aux transports, seuls 0,5 % sont dus au train (utilisation principale d'énergie électrique),
- Le déplacement d'une personne en TGV génère 20 fois moins de CO₂ qu'un déplacement par la route et 45 fois moins qu'en avion ;

❑ Davantage de sécurité :

- Risque d'accident mortel 35 fois plus faible en train en France ; (ONISR)

❑ Moindre consommation d'espace :

- Une autoroute à 2x2 voies nécessite 20% d'espace en plus qu'une ligne ferroviaire pour un débit théorique possible en nombre de voyageurs 3,5 fois supérieur pour le ferroviaire.

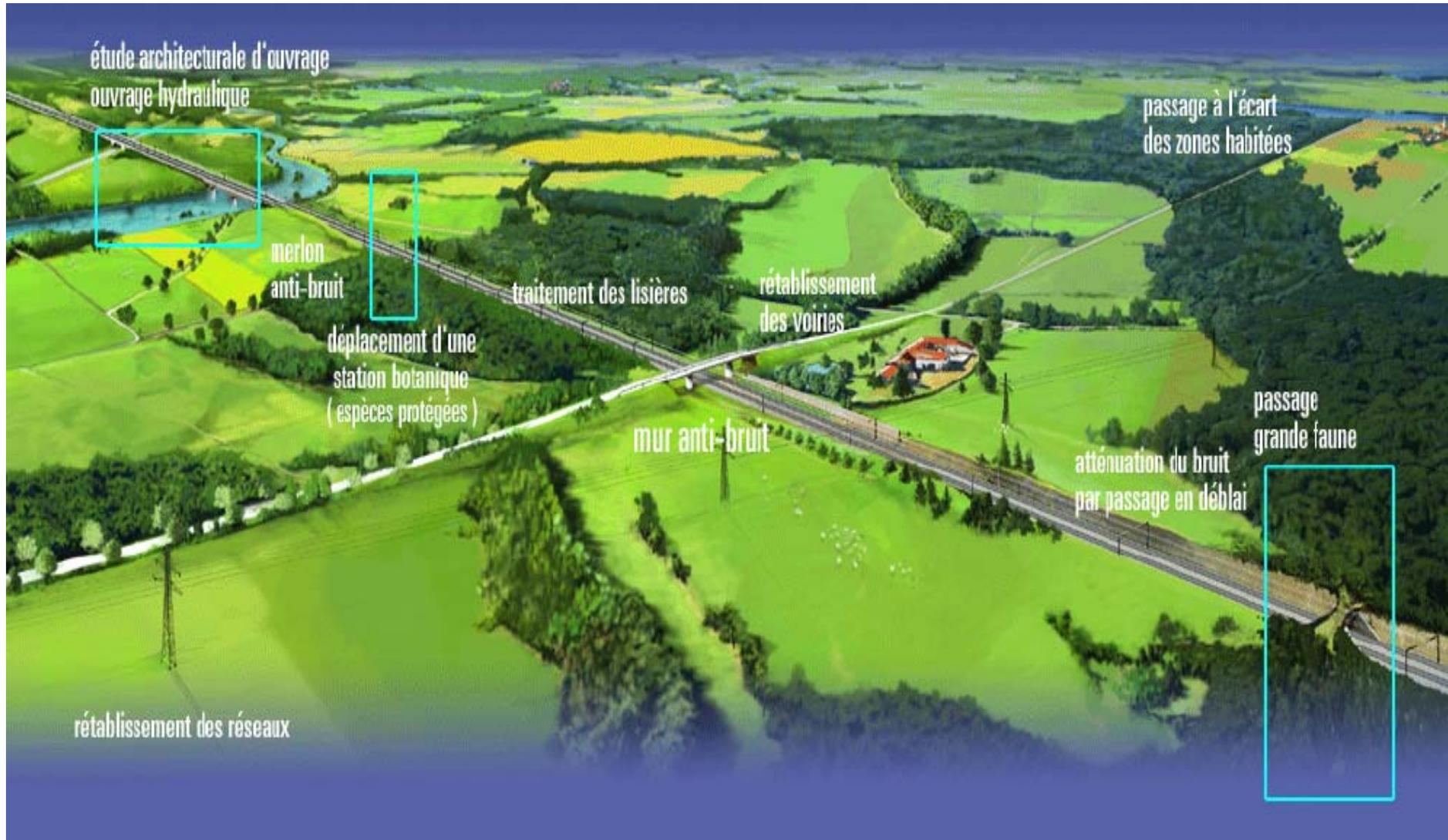
□ Principes :

- environnement intégré,
- démarche continue et progressive tout au long du projet,
- démarche transversale irriguant tous les domaines,
- processus itératif où la concertation tient une place prépondérante.

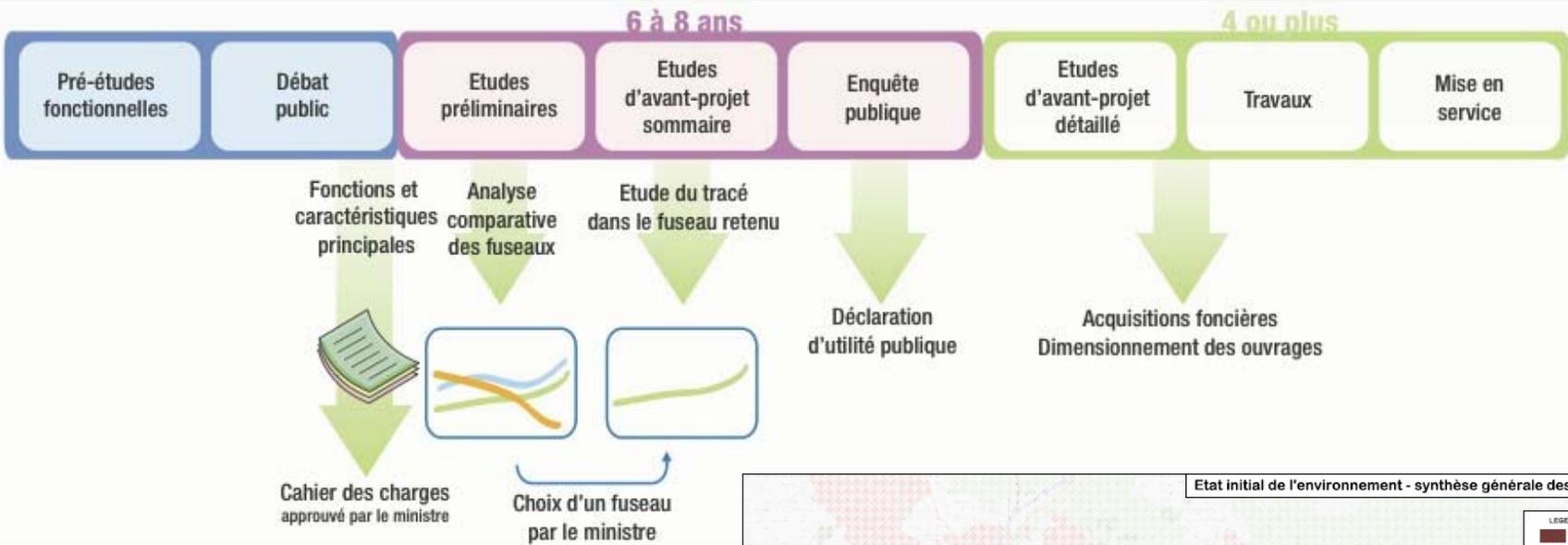
□ Plusieurs missions :

- identifier les enjeux environnementaux et des territoires,
- participer à la conception de l'ouvrage,
- mener et suivre les procédures administratives,
- déterminer et analyser les impacts du projet,
- mettre en place les actions environnementales,
- élaborer le bilan environnemental.

Environnement : les exigences

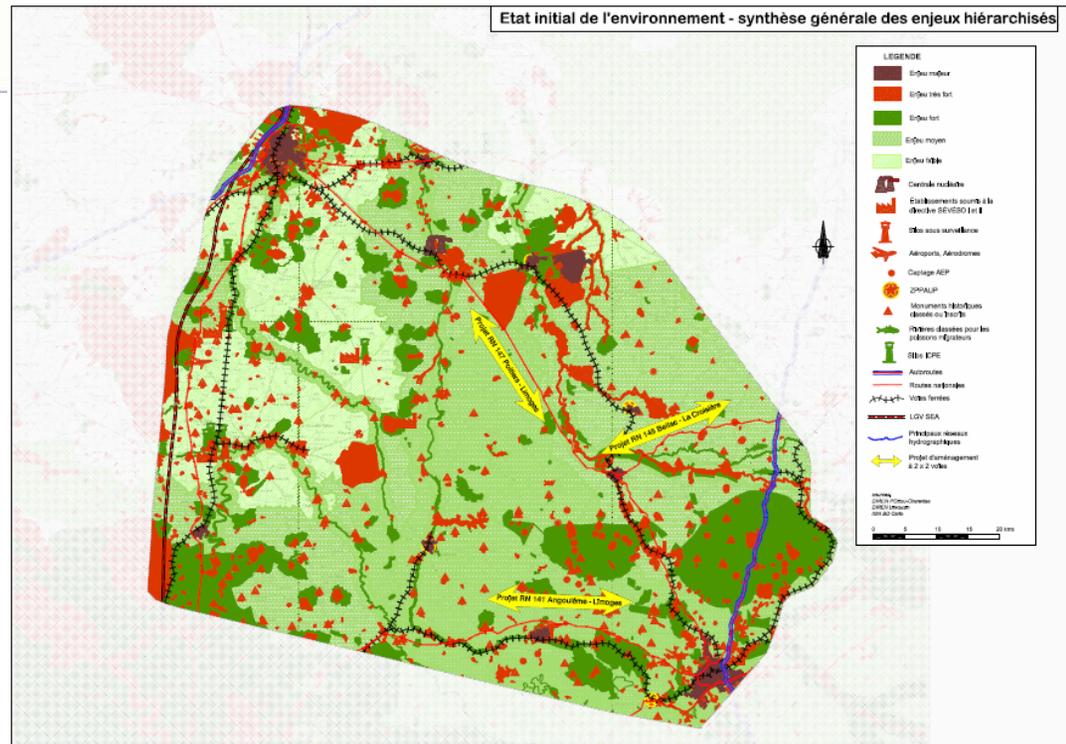


Environnement : une démarche continue

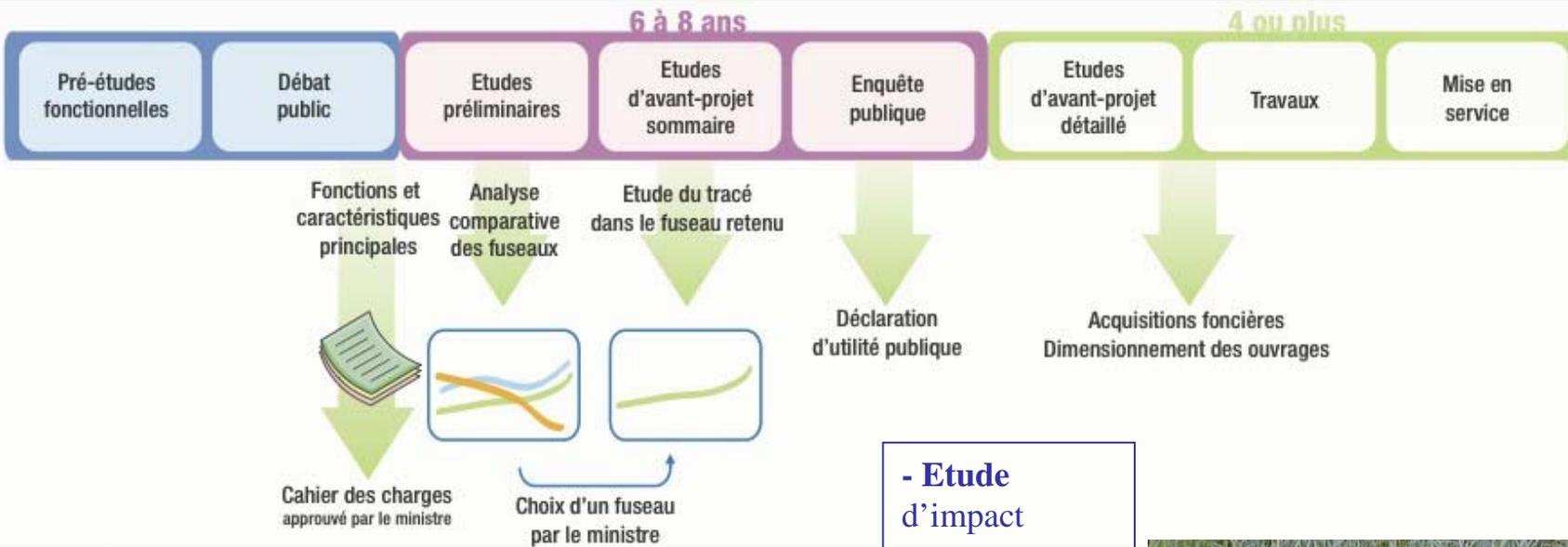


Etudes qui permettent d'identifier les grands enjeux environnementaux relevant de la législation européenne, nationale et régionale

Débat public qui permet de compléter les études et d'échanger sur ces enjeux



Environnement : une démarche continue



Batrachoduc

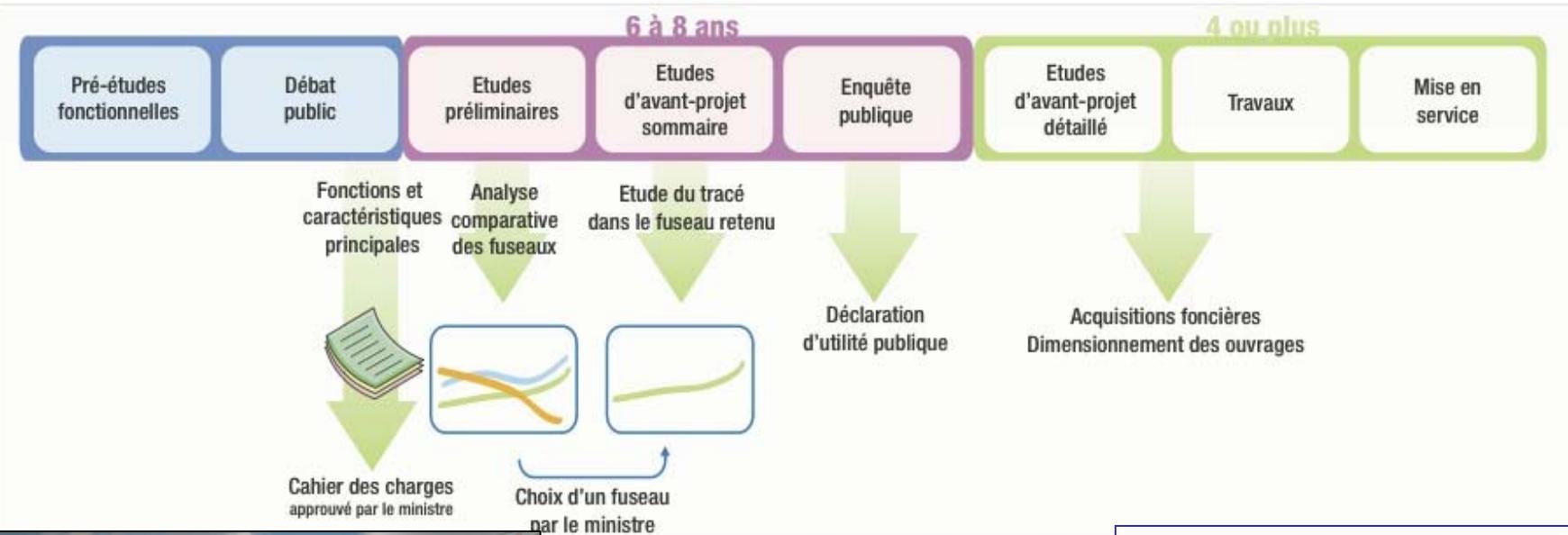
- **Justification** du parti d'aménagement et première appréciation et hiérarchisation des enjeux
- **Identification** des procédures complémentaires
- Précise la **conception** du projet, prépare les éléments du dossier de EPDUP
- **concertation** avec les acteurs locaux

- **Etude** d'impact
- **Dossier** d'incidence Natura 2000
- **Mise** en compatibilité des PLU
- **Dossier** des engagements de l'Etat
- **Concertation** : phase clé de consultation du public



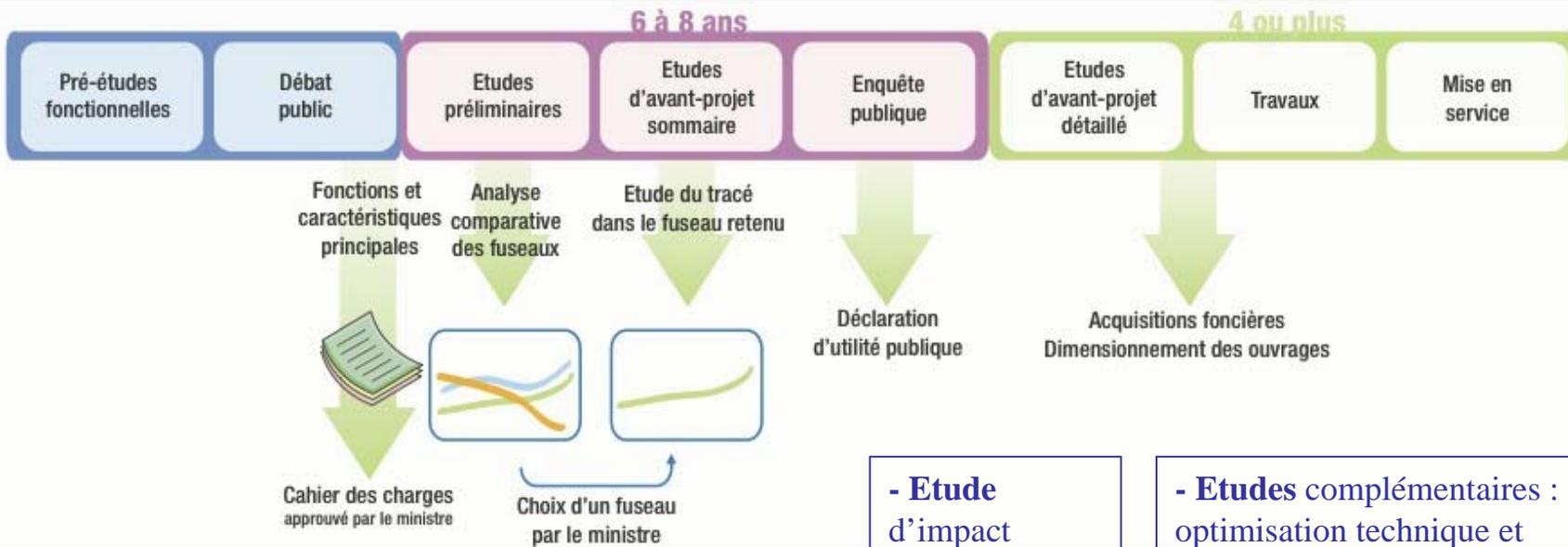
Euphorbe des marais (protection régionale)

Environnement : une démarche continue



- **Etudes complémentaires** : optimisation technique et environnementale du projet, dimensionnement des mesures
- **Enquêtes complémentaires** : loi sur l'eau, parcellaire, défrichement, ...
- **Conventions** : mise en place
- **Travaux** : Plan de management de l'environnement
- **Concertation** avec les acteurs locaux

Environnement : une démarche continue



Etudes qui permettent d'identifier les grands enjeux environnementaux relevant de la législation européenne, nationale et régionale

Débat public qui permet de compléter les études et d'échanger sur ces enjeux

- **Justification** du parti d'aménagement et première appréciation et hiérarchisation des enjeux
- **Identification** des procédures complémentaires
- Précise la **conception** du projet, prépare les éléments du dossier de EPDUP
- **concertation** avec les acteurs locaux

- **Etude** d'impact
- **Dossier** d'incidence Natura 2000
- **Mise** en compatibilité des PLU
- **Dossier** des engagements de l'Etat
- **Concertation** : phase clé de consultation du public

- **Etudes** complémentaires : optimisation technique et environnementale du projet, dimensionnement des mesures
- **Enquêtes complémentaires** : loi sur l'eau, parcellaire, défrichement, ...
- **Conventions** : mise en place
- **Travaux** : Plan de management de l'environnement
- **Concertation** avec les acteurs locaux

Bilan : état de référence et bilan a posteriori (3 à 5 ans après la mise en service)

Une gestion responsable du réseau



AMÉNAGEMENTS ANTI-BRUIT (EX : MUR ANTI-BRUIT)

Le bruit est la plus importante nuisance ressentie par les riverains d'une infrastructure de transport. RFF poursuit ses efforts

afin d'apporter des solutions à cet enjeu majeur.

Concrétisation en 2004 des premières opérations initiées dans le cadre du programme de lutte contre les points noirs du bruit ferroviaire (PNB)

PASSAGES À NIVEAU

Les passages à niveau constituent une zone de risque d'accidents majeurs.

110 accidents à des passages à niveau déplorés en 2004 contre 173 en 2003.

CLÔTURES

L'accès aux voies des personnes non autorisées est source d'accidents souvent mortels (heurts, électrocution). RFF renforce ses protections pour limiter cet accès, en partenariat avec les collectivités.

TUNNELS

RFF veille au bon état de sécurité des 1 681 tunnels du réseau ferré national. Cette préoccupation se traduit par une politique active de recherche et un programme de travaux de plus de 70 millions d'euros.

Cofinancement Etat/RFF de 10 millions d'euros en 2004

ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES ET ÉLECTRONIQUES (EX : LAMPES DES FEUX DE SIGNALISATION)

Les déchets d'équipements électriques et électroniques (éléments constituant des appareils de signalisation ferroviaire et armoires électriques alimentant les appareils de voie notamment) nécessiteront la mise en place des filières d'élimination spécifiques.

Participation de RFF depuis 2004 à un groupe de travail avec d'autres donneurs d'ordres afin d'anticiper la transposition de la directive 2002/96/CE relative aux DEEE.

ÉQUIPEMENTS (EX : ACCUMULATEURS)
Certains appareils contiennent des produits faisant l'objet de programmes d'élimination ou de décontamination (polychlorobiphényles "PCB", amiante).

23,6 millions d'euros dépensés entre 2004 et 2008 pour éliminer l'amiante.
12 millions d'euros engagés sur la période 2003-2005 pour financer le plan particulier d'élimination du PCB

SOLS / EAU

Les produits phytosanitaires agréés employés pour le désherbage des voies peuvent altérer la qualité de l'eau. Leur utilisation est réduite et des solutions alternatives recherchées.

205 tonnes de produits phytosanitaires achetés en 2004 contre 214 en 2003 et 231 en 2002.

OUVRAGES HYDRAULIQUES (EX. BUSE)

Les ouvrages hydrauliques sont surveillés régulièrement. En période d'alerte de crue, des consignes spécifiques et des tournées plus fréquentes sont mises en place.

CATÉNAIRES

Le frottement du pantographe use la caténaire. Elle contient du cuivre et de l'acier qui sont recyclés.

Le risque de perturbations électromagnétiques est maîtrisé par le respect des normes en vigueur et les vérifications qui sont faites.

TRAVERSES

Les traverses en bois traitées à la créosote sont progressivement remplacées par des traverses béton, plus résistantes et sans danger pour l'environnement.

11 000 tonnes de traverses créosotées recyclées chaque année.

BALLAST

Le ballast est traité (parties exposées aux pollutions diverses) et réutilisé lorsque les caractéristiques techniques le permettent.

RAIL

Les rails, en acier, sont réutilisés quand leur niveau d'usure le permet ou recyclés à travers des filières locales.