



LIGNE NOUVELLE
PARIS <> NORMANDIE
GRAND PROJET FERROVIAIRE

Débat Public

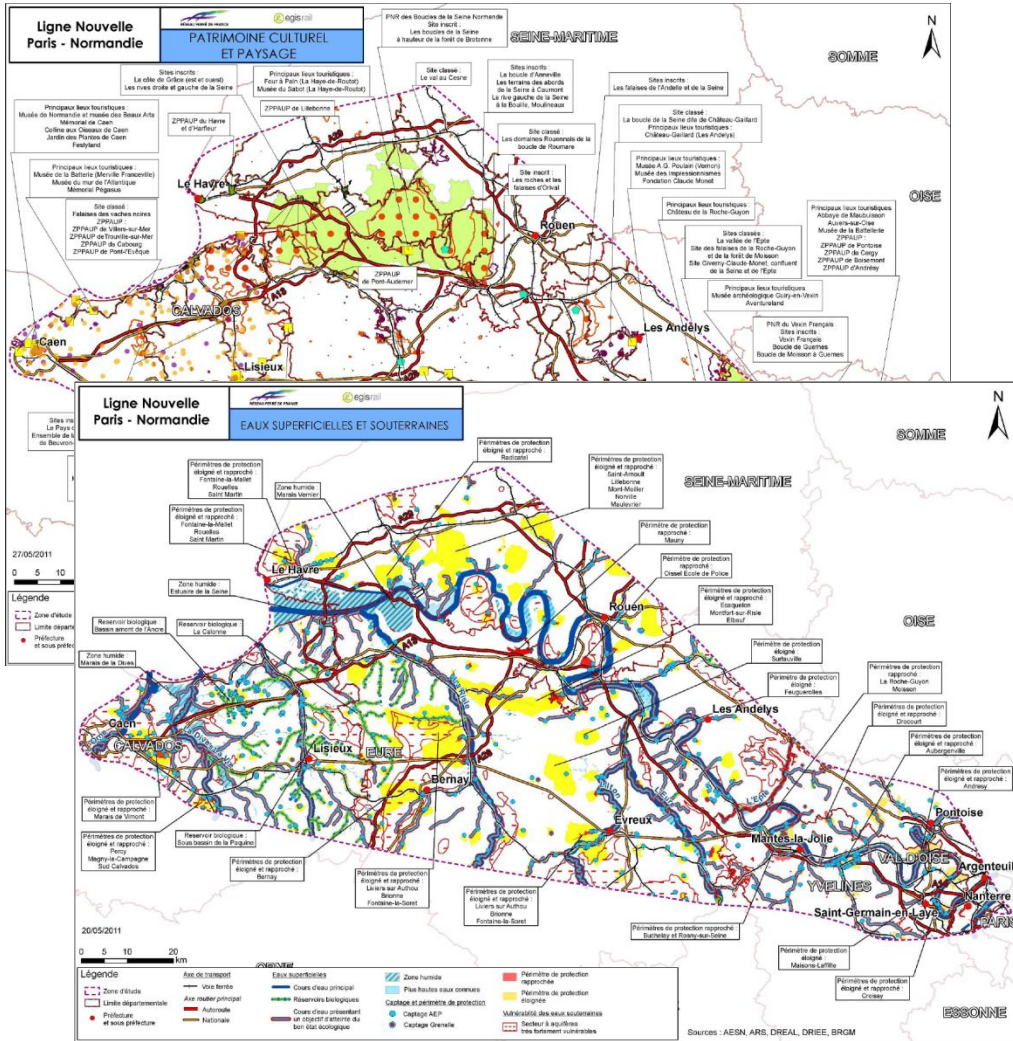
Réunion environnement et agriculture

Evreux – 12 janvier 2012



Comment le projet prend-il en compte l'environnement ?

Le diagnostic environnemental



- Un état des lieux de l'aire d'étude fondé sur le **recueil des données existantes** :

- le milieu physique
- le milieu humain
- le milieu naturel

- Une démarche **enrichie par la concertation avec les acteurs de l'environnement**

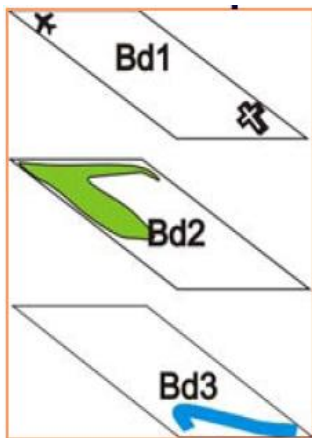
- Comités technique et de pilotage
- Groupes de travail et ateliers thématiques
- Contributions écrites des acteurs

- une **étude paysagère** de l'aire d'étude

La hiérarchisation des enjeux



Recensement des enjeux thématiques



Attribution d'un niveau de sensibilité

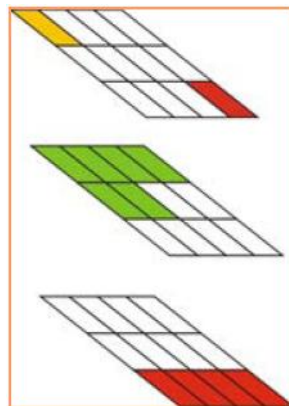
	Contrainte très forte	Contrainte forte	Contrainte moyenne
Agriculture	Agri 1	Agri 2	Agri 3
Ecologie	Ecol 1	Ecol 2	Ecol 3
Hydrologie	Hydr 1	Hydr 2	Hydr 3

- **Une méthode partagée**

- Mise en œuvre sur de nombreux projets d'aménagement
- Discutée avec les acteurs du projet lors des réunions régionales et séminaires



Carte des enjeux hiérarchisés



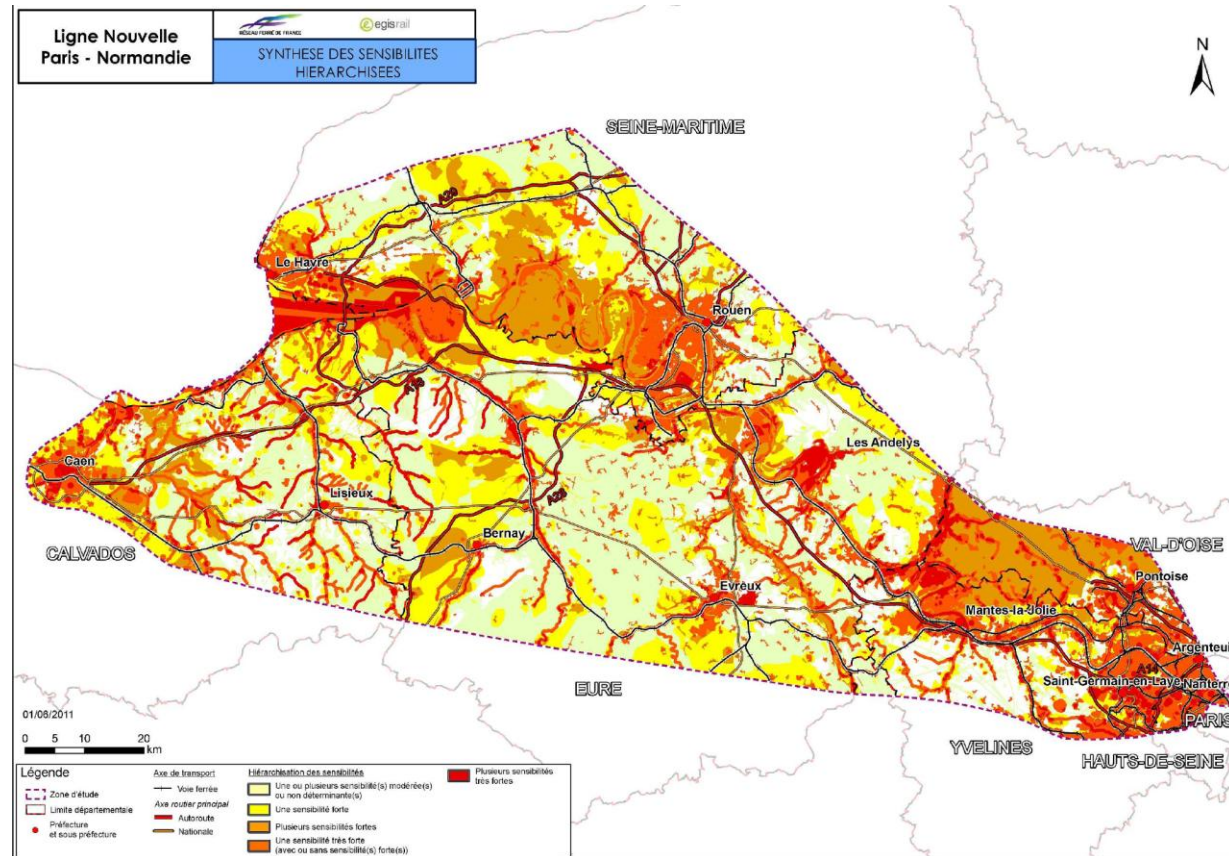
- **Qu'est-ce que la hiérarchisation des enjeux ?**

- L'attribution à chaque enjeu d'un niveau de sensibilité de modéré à très fort
- Un traitement informatique sous SIG

La hiérarchisation des enjeux



- Plus la couleur est foncée, plus les enjeux en présence sont forts et/ou nombreux ;
- L'inverse n'étant pas toujours vrai, une complémentarité obligatoire avec l'approche qualitative du diagnostic et l'expertise environnementale



Les enjeux agricoles



- Les enjeux liés à l'agriculture
 - Recensement des AOC et des activités dominantes
 - Aucune donnée à l'échelle de l'exploitation à ce stade des études
- **Présents sur la totalité de l'aire d'étude,**
 - Enjeux sensibles (activités, économie, paysage, etc)
 - mais non différenciants dans l'aire d'étude
- La sensibilité des enjeux agricoles ne peut être appréciée que **qualitativement** à ce stade des études.

	Aire d'étude
Terres agricoles	66,8 %
Territoires urbanisés	12,7 %
Forêts et milieux naturels	18 %
Milieux humides et aquatiques	2,5 %



- Une évaluation du **risque potentiel d'impact** en fonction :
 - de la sensibilité des enjeux concernés,
 - des possibilités d'évitement au sein de l'option de passage,
 - du type de mesures de suppression, réduction ou compensation à mettre en œuvre et de leur efficacité.

Les options en Ile-de-France	Les scénarios normands
<ul style="list-style-type: none">– Un environnement périurbain très sensible– Un risque d'impact globalement élevé quelque soit le thème et quelque soit l'option	<ul style="list-style-type: none">– Un scénario C présentant des risques d'impact plus élevés– Des scénarios A, B et AB présentant des risques d'impact moyen à fort

La poursuite des études



- **Des investigations de terrain de plus en plus précises**
 - pour acquérir la connaissance la plus exhaustive possible
 - dans tous les domaines de l'environnement, y compris l'agriculture
- **Des études réalisées par des experts** : géomètres, écologues, paysagistes, etc...
- **En partenariat avec les acteurs locaux**



Les effets potentiels du projet sur l'environnement

L'évaluation Carbone



- Un bilan Carbone pour évaluer la contribution du projet à la lutte contre le réchauffement climatique

Bilan C = émissions (construction, exploitation) – **économies** (gain de voyageurs, report modal)

sur un cycle de vie complet de la voie

- **Une évaluation « a priori »** à ce stade des études par manque de précision et d'exhaustivité des données nécessaires.

Emissions	Economies
2,5 millions de tonnes	68 000 tonnes par an



- **Les effets directs :**

- Consommation d'emprises sur les espaces naturels, agricoles et urbanisés
- Interruption des continuités écologiques et des voies de communication
- Impacts visuels et sur le paysage

- **Les effets induits :**

- Impacts sur l'outil économique agricole, sylvicole, industriel et commercial
- Impacts acoustiques et vibrations
- Perturbation des milieux naturels et des cours d'eau
- Risques de mortalité pour la faune
- Risques de propagation d'espèces invasives

Les effets potentiels du projet



- **Les effets indirects :**

- Perturbation des milieux naturels liée aux aménagements fonciers agricoles et sylvicoles
- Les risques d'étalement urbain au niveau des gares nouvelles

- **Les effets temporaires de la phase travaux**

- Bruit, vibrations, poussières, accès, risques de pollution, etc





- **EVITER**

- Éviter les enjeux à chaque étape du projet
- Agir sur le profil et le tracé de la ligne pour mieux l'inscrire dans son environnement



- **REDUIRE**

- Rétablir les continuités écologiques et les circulations humaines et animales
- Maintenir les conditions de fonctionnement des milieux terrestres et aquatiques
- Aménager la ligne et les espaces attenants
- Réduire le bruit, les vibrations
- Restructurer l'outil agricole et forestier (AFAF)





LIGNE NOUVELLE
PARIS <> NORMANDIE
GRAND PROJET FERROVIAIRE



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



- **COMPENSER – pourquoi ?**

- **Lorsque l'impact résiduel sur le milieu naturel reste notable,**

- ▶ Créer des milieux naturels équivalents pour lutter contre la perte de biodiversité

- ▶ Recréer les zones humides détruites

- En cas d'impact sur la forêt : replanter des surfaces équivalentes ou majorées

- **COMPENSER - comment ?**

- Identifier des terrains présentant les potentialités écologiques recherchées

- Assurer les conditions de la maîtrise foncière

- Mettre en place une gestion des terrains adaptée et financée par le MOA, selon un cahier des charges adapté aux objectifs écologiques

- Un **partenariat durable** avec les agriculteurs



Merci de votre attention

Les pratiques de RFF en matière de foncier et d'activités agricoles



- **Quels sont les outils réglementaires pour la prise en compte de l'impact agricole ?**

- **Le Code rural** fixe le cadre d'application et les modalités pour le maintien de l'activité agricole :

- l'aménagement foncier agricole et forestier,
- les relocalisations ou reconversions d'activités,
- l'article L112-3

- **Le Code forestier** fixe le cadre d'application et les modalités pour le maintien de l'activité sylvicole :

- Autorisation de défrichement



- Le Code de l'expropriation fixe le cadre d'application et les modalités pour l'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet :
 - les propriétaires et les exploitants,
 - les autres ayant-droit,
 - les organismes socio-économiques



Photo : RFF/www.leuropeveduciel.com



- **Quels sont les outils conventionnels pour la prise en compte de l'impact agricole ?**
 - Les études spécifiques agricoles
 - Les conventions de partenariat
 - Les protocoles indemnitaires, les accords nationaux (RFF-APCA-FNSEA) et leurs déclinaisons locales
 - Sondages et occupations temporaires (topographie, géotechnique, archéologie, etc)
 - Dommages travaux
 - La politique de réserve foncière
 - Les préjudices résiduels et les mesures de compensations complémentaires



Merci de votre attention

Le cadre de vie et la biodiversité

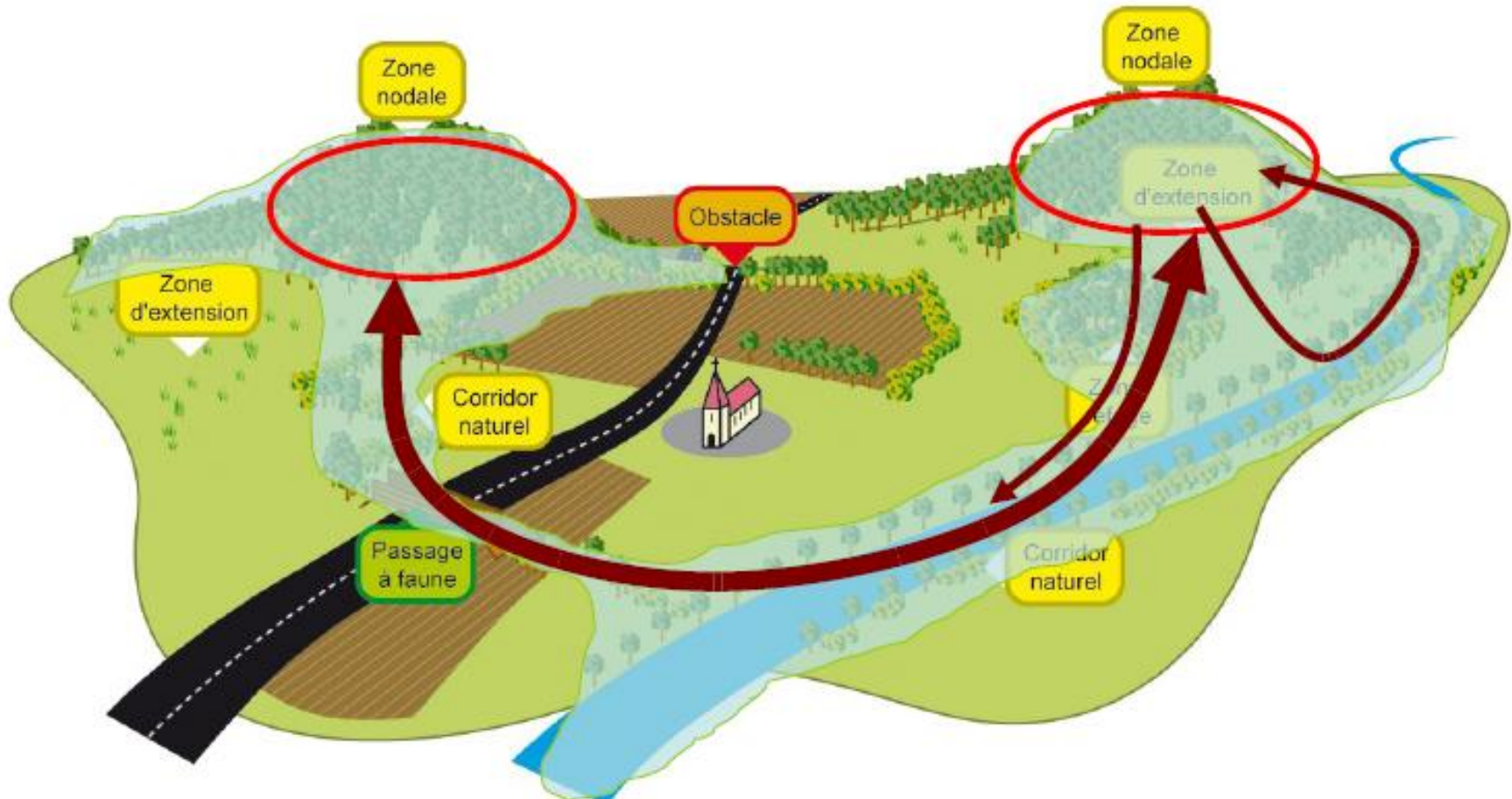


- **Qu'est-ce que la trame verte et bleue ?**
 - Outil de préservation de la biodiversité, introduit par les lois Grenelle de 2009
 - **Réseau d'espaces naturels patrimoniaux et ordinaires** ayant pour objectifs de :
 - Réduire la fragmentation des habitats naturels
 - Permettre le déplacement des espèces
 - Préparer l'adaptation aux changements climatiques
 - Préserver les services rendus par la biodiversité
 - Améliorer la qualité et la diversité des paysages
 - Favoriser l'aménagement durable du territoire

Cadre de vie et biodiversité



- Les éléments de la trame verte et bleue : une approche fonctionnelle du territoire



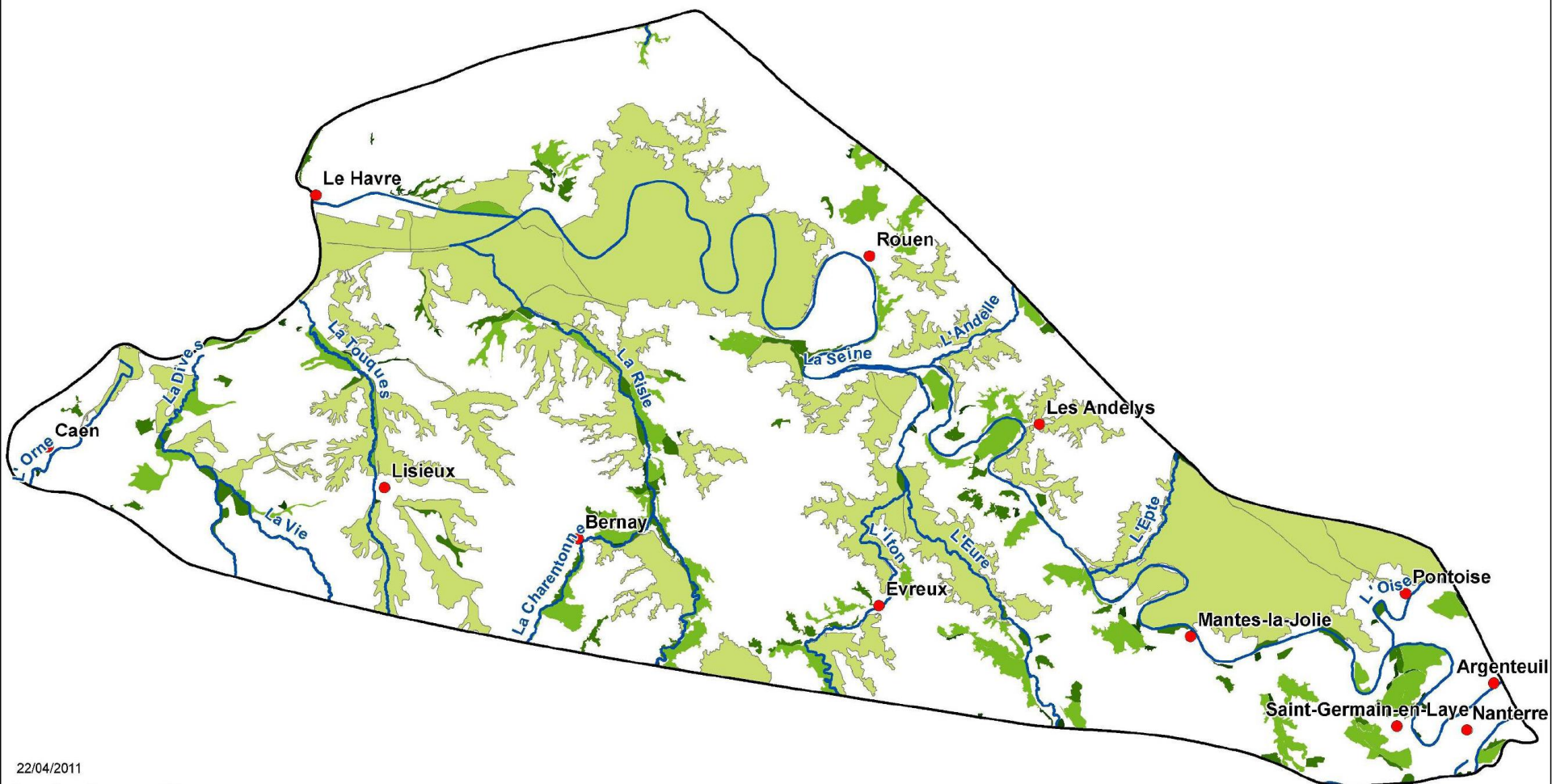


- **La TVB s'impose aux aménagements**
 - L'Etat a fixé les orientations,
 - qui sont prises en compte dans les **Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique** (SRCE) en cours d'élaboration par les Régions
 - qui seront eux-mêmes pris en compte dans les documents d'urbanisme et de planification des collectivités pour s'imposer à tous les projets d'aménagement
- **La prise en compte par anticipation des TVB par LNPN**
 - Prise en compte des SRCE en cours d'élaboration (IdF et BN)
 - Identification des espaces non fragmentés de l'aire d'étude pour en rechercher l'évitement

Ligne Nouvelle Paris - Normandie



ZONES D'INTERÊT ÉCOLOGIQUE
NON FRAGMENTÉES ET
PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE LA TRAME BLEUE



22/04/2011

0 5 10 20 km

Légende

- Zone d'étude
- Préfectures et sous-préfectures
- Cours d'eau principaux

Classes d'espaces non fragmentés

- 25 - 100 ha
- 100 - 500 ha
- 500 - 2000 ha
- > 2000 ha



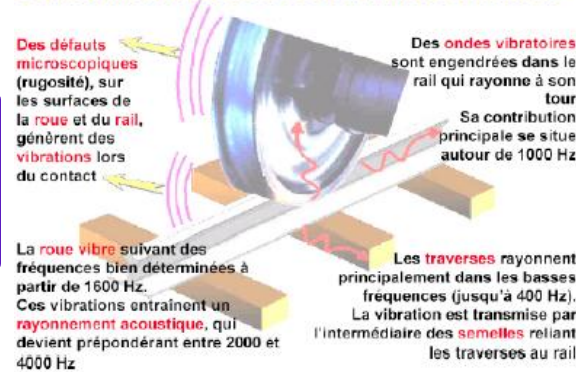
Bruit de roulement

**Bruit d'origine
aérodynamique**

Bruit de traction

Autres sources de bruit

Le mécanisme de génération du bruit de roulement



Vitesses classiques

Fret et voyageurs

$V > 320 \text{ km/h}$

TGV

$V < 60 \text{ km/h}$

démarrage
manœuvre
gare

Lié à la motrice

Bruit de crissement

Ponts métalliques



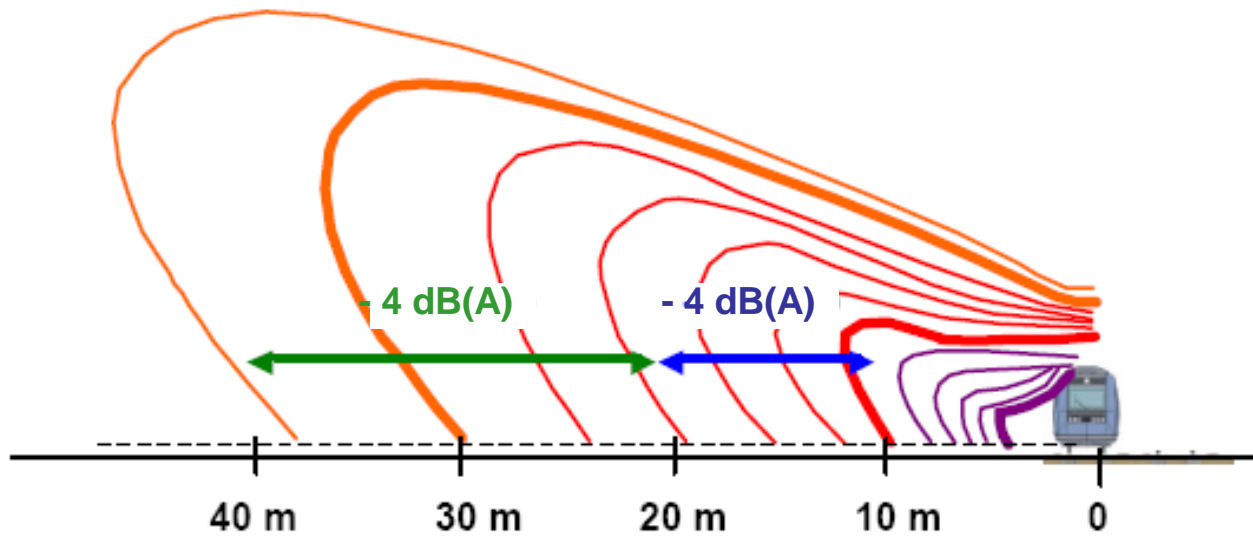
La contribution sonore de la voie nouvelle est limitée en façade de tous les bâtiments sensibles. Les valeurs limites dépendent de l'ambiance acoustique pré-existante

	Ligne nouvelle	
LOGEMENTS	Jour LAeq (6h – 22h)	Nuit LAeq (22h – 6h)
Zone d'ambiance sonore modérée	63 dB(A)	58 dB(A)
Zone d'ambiance sonore non modérée	68 dB(A)	63 dB(A)

Comment limiter le bruit



- S'éloigner des zones habitées



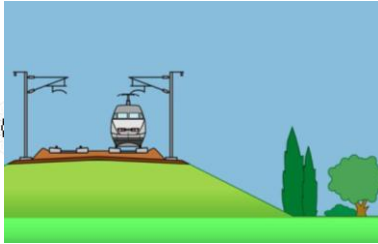
- 4 dB(A) par doublement de la distance

Comment limiter le bruit

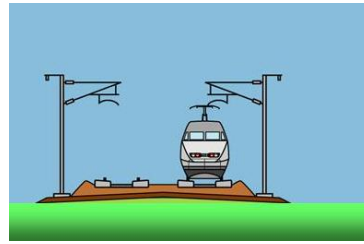


➤ Faire varier le profil en long

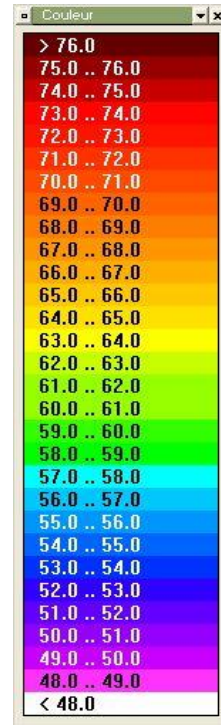
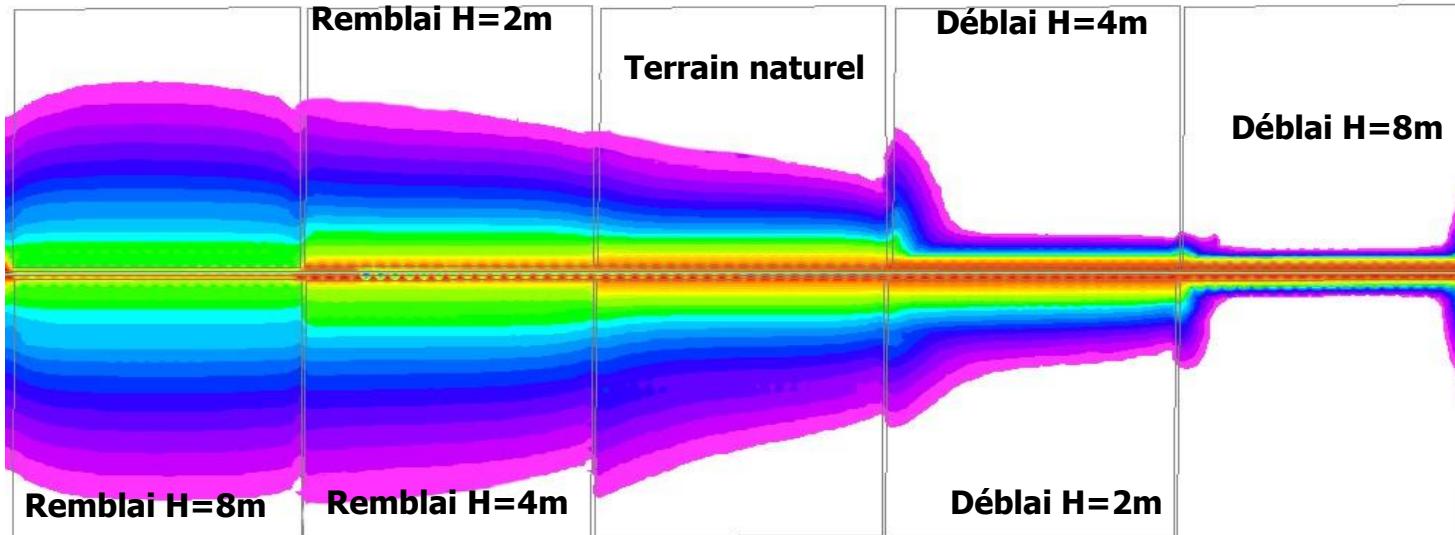
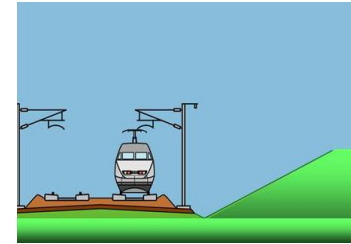
Remblai



Terrain naturel



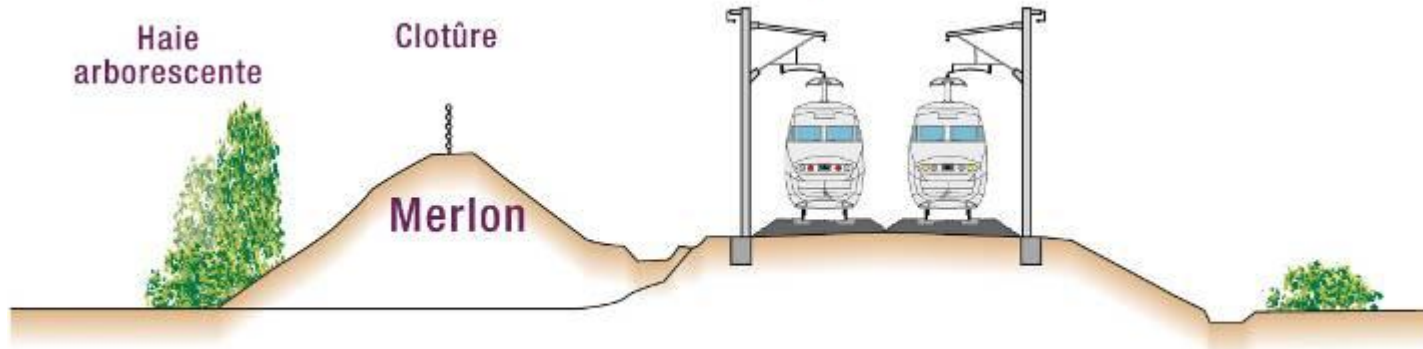
Déblai



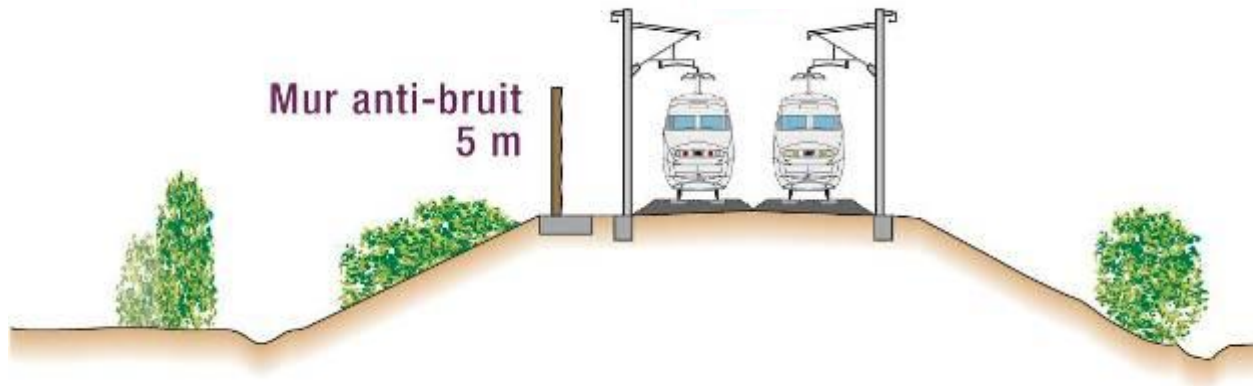
Les protections acoustiques



➤ Le merlon acoustique



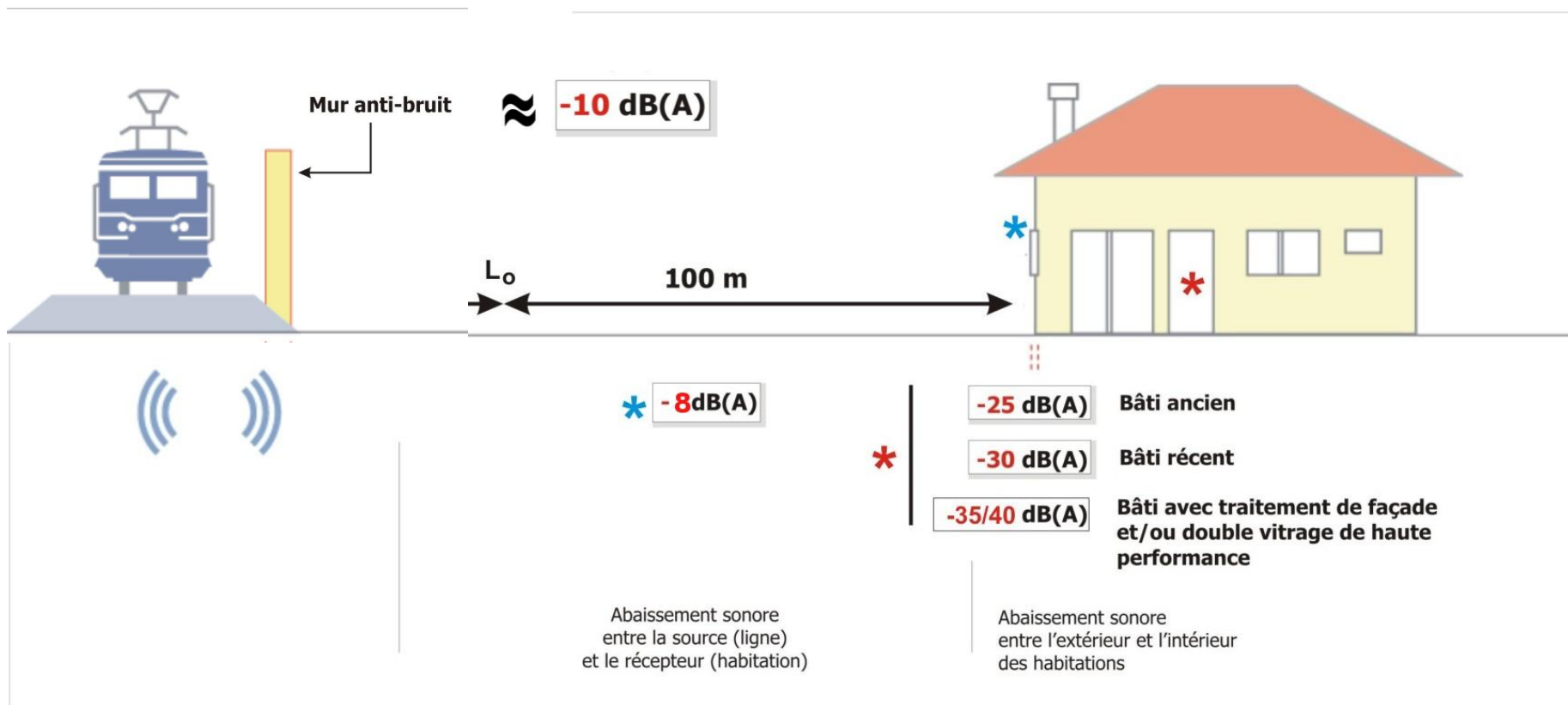
➤ Le mur antibruit



➤ La protection de façade



L'efficacité des protections acoustiques





Merci de votre attention

La concertation post-débat

Le dispositif de concertation post-débat



Le dispositif de concertation proposé par RFF pourrait se fonder sur la **Charte pour la conduite de la concertation** et **l'expérience de l'établissement en matière de concertations post débat public**.



Après le débat, si RFF prend la décision de poursuivre le projet LNPN, seront définies et mises en place :

- Des **instances de pilotage et de validation des études** (exemple : comité de pilotage) ;
- Des **modalités d'information et de participation du public**.

Approfondir en assurant un dialogue avec les porteurs d'intérêts : les acteurs du projet

Au fil des expériences, une double nécessité apparaît

- Clairement définir l'organisation et le fonctionnement du dispositif d'information et de participation du public ;
- Clairement établir les liens qui existent entre la participation du public et le pilotage des études : la concertation est un outil d'aide à la décision.

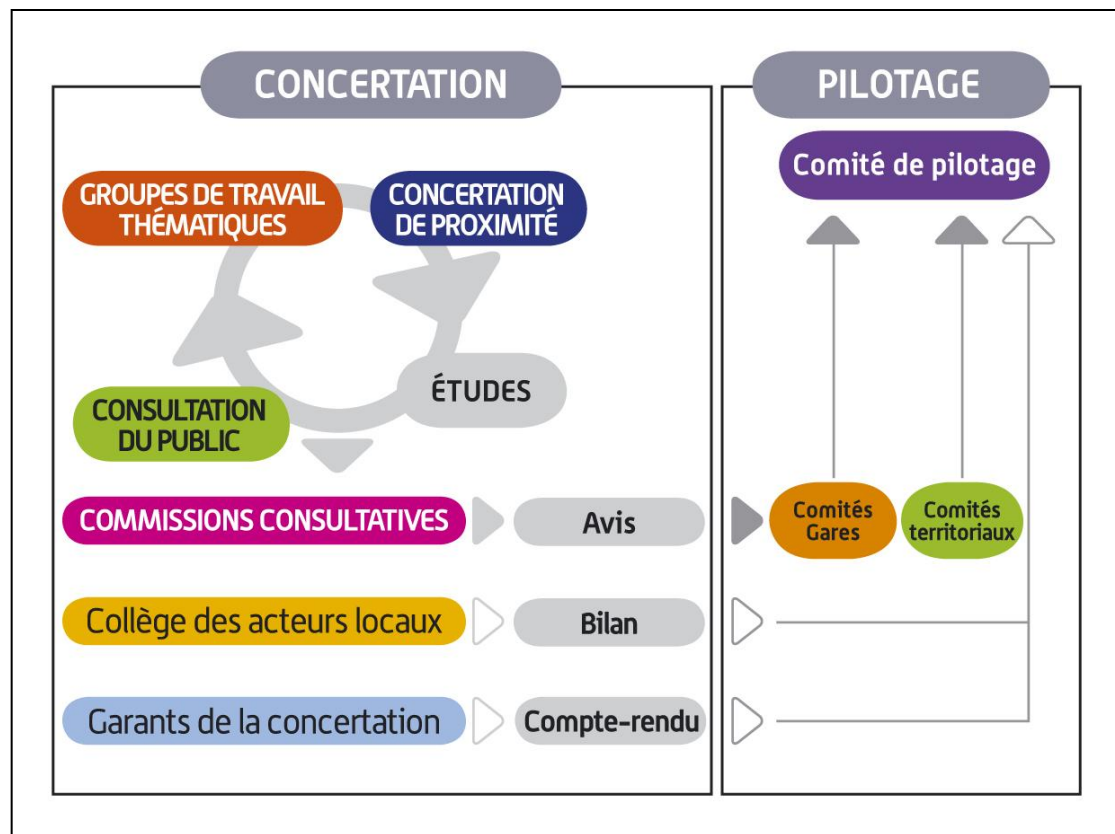


Schéma du dispositif de concertation post débat des GPSO

(Etape 2) <http://www.gpso.fr/>



Modalités d'information

- Lettre d'information ;
- Expositions (dans les mairies, dans les gares...) ;
- Site web dédié au projet ;
- Publications dans la presse...

Modalités de participation

- Rencontres bilatérales ;
- Registres ;
- Groupes de travail (géographiques, thématiques) ;
- Réunions publiques...



- Demande la **nomination d'un garant** à la CNDP ;
- Mise au point d'un dispositif de concertation avec **les partenaires du projet** et **le garant** (définition partagée des modalités d'information et de participation du public et définition de l'articulation aux instances de pilotage des études) ;
- **Adaptation** du dispositif à la nature du projet et des études à mener et **évolutivité** au fil des différentes étapes.



Merci de votre attention