- Commission Perspectives du Réseau du CURTE -

Groupe de travail
Méthodes de développement et réseaux cible

Synthèse
de la réunion n°5
du
mardi 11 décembre 2012

(version définitive ind.1)

Ordre du jour

Propositions d'améliorations pour le traitement des enjeux environnementaux sur la base de contributions, faisant suite à la présentation de RTE à la réunion du GT du 3 juillet 2012 :

1. Méthodes de RFF en amont des projets ferroviaires (RFF)
2. Illustration d'autres pratiques de gestionnaires d'infrastructures (EGIS)

Date de réunion suivante et divers

A noter que deux sujets ont été reportés faute de temps :

Principes du 'Mémento des espaces remarquables' (RTE et FNE)
et
Zoom sur l'avancée des travaux européens sur le traitement des enjeux environnementaux (RTE)

Participants

RTE – Département Economie et Prospective

- Jean-Philippe ROUDIL – Directeur du Département
- Christian POUMAREDE – Chef du pôle Economie du Système Electrique
- Olivier HEYDEL – Secrétaire du GT (Pôle Economie du Système Electrique)

RTE – Direction Développement Durable

- Amélie LAFRAGETTE

RTE – Département Concertation et Environnement

- François FIANCETTE
- Aude LAURENS

Acteurs du Système Electrique

- **COFELY-GDF SUEZ** : Philippe COURTES
- **DGALN** : Christine OREFICI
- **DRIEE IdF** : Sophie GLATRE
- **EDF R & D** : Nicolas CHAMOLLET
- **FNE** : Adeline MATHIEN, Alain ARGENSON
- **RFF** : Frédéric DELABORDE, Mondher CHARGUI

Intervenants

- **RFF :** Anne GUERRERO
- **EGIS** : Jean-Philippe BARROIS

Introduction

RTE remercie les acteurs de leur présence à cette séance.

1 Méthodes de RFF pour le traitement des enjeux environnementaux en amont des projets ferroviaires

Présentation RFF – Anne GUERRERO (Responsable environnement et développement durable à la Direction de RFF)

La présentation a porté sur la prise en compte de l'environnement et du développement durable dans les projets d'infrastructure ferroviaire.

Quelques caractéristiques des projets et infrastructures RFF :

- RFF est propriétaire des terrains de l'emprise au sol de ses ouvrages (RTE n'est soumis qu'à une servitude). Les tracés des voies RFF doivent intégrer de sévères contraintes de rayon de courbure et de pente.
- Les délais entre le début de l'étude et la réalisation d'une nouvelle LGV sont de l'ordre de 20 ans, ce qui requiert des capacités d'anticipations très importantes (réglementations, techniques, matériaux utilisés,…)
- Les projets de RFF répondent à la politique d'aménagement du territoire (desserte des régions) et satisfont à des critères économiques (rentabilité>4%).

  Lors de projets de nouvelles Lignes à Grande Vitesse (LGV), l'alternative de réaménagements possibles des lignes existantes fait aussi toujours l'objet d'une étude.

  L'intérêt de tracés de LGV dans des couloirs d'infrastructures existantes (autoroutes) est souvent une possibilité, cependant l'impact environnemental doit être examiné en lien avec la situation existante. Une vision globale et de coordination de toutes les infrastructures serait idéale.
- Les infrastructures RFF ont un impact plus important sur l'environnement que les ouvrages de RTE : leur emprise au sol représente une surface considérable (par exemple 7000ha achetés pour le projet de LGV SEA). Il faut ajouter à cela une forte compensation écologique (par exemple 5000ha de compensation achetés pour la LGV SEA).
- Les ouvrages RFF ont plus de difficulté que les ouvrages de RTE à maintenir les corridors écologiques (qui nécessitent des passages en sous-œuvre ou en surplomb).

En terme de traitement des enjeux environnementaux :

- **Pour maîtriser et éclairer le débat public**, RFF a organisé une préconcertation avant débat public (pour deux projets de ligne nouvelle), avec un groupe de travail d'aubédience nationale sur « la méthodologie de définition du projet » et 2 ateliers territoriaux : un sur « ressources en eau et biodiversité », un autre sur « activités humaines, paysage et cadre de vie » lors de l'état initial et lors de la caractérisation des variantes de scénarios.

- **RFF utilise comme RTE la technique de « l'entonnoir »** pour définir le projet : diagnostic amont (RTE : étude de contexte), définition des scénarios de passage (RTE : fuseaux), comparaison des variantes (RTE : fuseau de moindre impact) , justification de la solution retenue (RTE : tracé de DUP), analyse de l'impact (Etude d'impact), proposition de mesures pour l'environnement (Eviter Réduire Compenser).
- Comme les projets RFF durent longtemps, ils ont aussi un **processus de « revalidation »** en cas de modification des hypothèses ou du tracé.
- **Il n'y a pas de démarche quantitative** en phase amont, mais une analyse qualitative de l'environnement. C'est la concertation qui hiérarchisera les enjeux et guidera les choix.

  RFF comme RTE ne prend pas en compte les enjeux de biodversité dans le calcul de rentabilité. RTE précise que la tendance est d'aller vers une monétarisation des enjeux de biodiversité, dès lors que ces enjeux s'avèrent quantifiables et objectivables.
- Les prestations **d'études (ferroviaires)** et **d'environnement** sont confiées à **une seule entreprise** qui est installée sur le **même site** (meilleure garantie de cohérence entre les études techniques et environnementales et économie de ressources en pilotage).
- Pour la phase chantier, le respect des dispositions adoptées est suivi par RFF auprès du concessionnaire (fiches de suivi, audits le cas échéant).
- Concernant les réaménagements fonciers suite à la réalisation d'un projet (ré-organisations des terres, remembrements, …) ceux-ci sont de la responsabilité du Conseil Général (maître d'ouvrage) avec la recherche de l'intérêt général.
- **RFF ne parle plus d'ERC, mais d'ERCS** : Eviter, Réduire, Compenser …. Suivre !
- RFF réalise une **cotation Développement Durable** en amont des projets (sous forme de fiche), pour avoir un autre critère de comparaison que le seul critère économique. La fiche de cotation est suivie pendant toute la durée du projet et permet de s'interroger sur l'atteinte ou non des objectifs Développement Durable initiaux. Constituée de questions calées sur les principes du Développement Durable de RFF, elle est renseignée sur tous les projets avant leur passage en comité de décision.

RTE remercie RFF pour cette présentation.

2 Illustration d'autres pratiques de gestionnaires d'infrastructures

Présentation par EGIS Nantes - JP. Barrois

Deux exemples de prise en compte de l'environnement en amont des projets ont été présentés par le cabinet EGIS de Nantes, invité à la réunion par RTE.

Le premier exemple est un projet GRT Gaz « déviation d'une canalisation de gaz à Quimper » et le second exemple est un projet de passage à 2 fois 2 voies d'une route nationale entre Laval et Château Gontier, piloté par la DREAL.

Les points saillants des méthodes utilisées en amont par GRT Gaz :

- Les projets réalisés sont proches de ceux réalisés par RTE, en terme d'impact, de durée, de procédure. RTE pourra s'inspirer de leurs bonnes pratiques pour les liaisons souterraines,
- GRT Gaz réalise un **diagnostic environnemental** qui nourrit **l'étude technique** prédécisionnelle (partie environnementale de l'étude de contexte externalisée et approfondie),
- GRT Gaz définit ainsi **des solutions techniques très tôt** fonction de cette étude, par exemple : forage dirigé sous un bois classé, ce qui évite l'impact environnemental et la mise en compatibilité du PLU,
- GRT Gaz a aussi un **protocole agricole**, avec a priori une meilleure prise en compte des drainages,
- GRT Gaz réalise aussi des **expertises écologiques** ponctuelles pendant la phase amont, sur les sites potentiellement intéressants pour la biodiversité,
- GRT Gaz fait du **suivi environnemental de chantier**, pour maîtriser les dispositions prévues dans les études sur les sites à enjeux.

Points saillants pour le projet DREAL :

- Les projets routiers sont longs à mener et ont des impacts similaires aux projets RFF (emprise,…)
- Un point d'attention est observé quant à la **validité des expertises environnementales**, lorsque le projet dure.

Par ailleurs, EGIS signale qu'il a développé un outil de cotation « Développement durable des projets », permettant un portage de l'emprunte Développement Durable du projet à l'externe, et de la valoriser.

RTE remercie l'intervenant d'EGIS pour cette présentation.

3 Réunion suivante et divers

La date initialement envisagée, le jeudi 7 février après-midi, est annulée suite à différentes contraintes d'agenda.

La prochaine réunion du GT sera reprogrammée en avril 2013.

Synthèse de la réunion précédente :
La synthèse des discussions de la réunion du 12/10, version indice 1, a été déposée sur l'espace CURTE du site clients de RTE (il n'y a pas eu de remarque sur la version projet).

Sur cet espace, on retrouve également l'ensemble des documents présentés et les synthèses de toutes les réunions du GT (accessibilité dédiée par login / mot de passe)

FIN DU DOCUMENT