



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV

Question écrite n° 61037

Texte de la question

M. Jean-Jacques Urvoas attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur le premier bilan carbone ferroviaire global réalisé sur la ligne à grande vitesse en cours de construction Rhin-Rhône. Rendue publique le 25 septembre 2009, l'étude menée par l'Ademe, la SNCF et RFF démontre notamment que l'empreinte carbone d'une telle infrastructure devient nulle à partir de sa douzième année d'exploitation et « rentable » au-delà. Ce sont des résultats très positifs, donc, mais qui ne prennent naturellement pas en compte l'ensemble des enjeux environnementaux. C'est ainsi que l'association France nature environnement (FNE), tout en soulignant la réelle avancée que constitue la réalisation de ce bilan, a tenu à faire savoir que celui-ci ne doit pas pour autant faire oublier l'impact de tels équipements en matière de protection de la biodiversité. Même s'il est naturellement très malaisé de quantifier les atteintes à l'habitat d'une espèce végétale ou animale, il lui demande s'il ne serait pas opportun de disposer d'outils permettant d'évaluer au moins approximativement les incidences de ces équipements sur l'équilibre des milieux naturels.

Texte de la réponse

Le bilan carbone de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône, en cours de construction entre Dijon et Mulhouse, a été présenté le 25 septembre 2009 par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF. Il montre que les économies cumulées d'émissions de gaz à effet de serre réalisées chaque année grâce au report vers le transport ferroviaire des déplacements routiers et aériens annulent l'empreinte carbone de la réalisation de cette nouvelle ligne dès la douzième année de l'exploitation de la LGV. Ce bilan confirme la contribution du transport ferroviaire à la lutte contre le changement climatique, en soulignant ses bénéfices environnementaux sur le long terme. Cette « première » servira de référence pour les prochains projets ferroviaires, en s'inscrivant dans une démarche plus globale qui vise à évaluer et optimiser les investissements sous l'angle du bilan carbone. Toutefois, l'approche des impacts des projets doit également prendre en compte des critères socio-économiques, techniques et, conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement, environnementaux, comme la préservation de la biodiversité. C'est pourquoi le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat a signé, le 9 décembre 2008 deux circulaires visant à préciser le contenu des évaluations des projets d'infrastructure et à élaborer une charte qualité de l'évaluation sur les domaines du ministère. La création, par décret du 30 avril 2009, de l'autorité environnementale, qui donnera des avis indépendants et rendus publics sur l'évaluation des impacts des grands projets sur l'environnement et sur les mesures visant à éviter, atténuer ou compenser ces impacts, répond à ce même objectif. Enfin, les travaux du commissariat général au développement durable, engagés à la suite du rapport « L'approche économique de la biodiversité et des services liés aux éco-systèmes » du Centre d'analyse stratégique, chercheront notamment à estimer la valeur économique de la biodiversité afin de fournir des valeurs de référence pouvant être utilisées pour l'évaluation des projets.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Jacques Urvoas](#)

Circonscription : Finistère (1^{re} circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 61037

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 octobre 2009, page 9603

Réponse publiée le : 9 février 2010, page 1391