



PORTES DE L'ESSONNE ENVIRONNEMENT

Association Loi de 1901 – W913005471

42 RUE DES LILAS - 91600 SAVIGNY SUR ORGE

Courriel : contact@portes-essonne-environnement.fr

Site internet : www.portes-essonne-environnement.fr

Savigny-sur-Orge, le 2 juin 2014

PRÉFECTURE DU PAS-DE-CALAIS (DAGE-BPUP)

Commission d'enquête sur l'autoroute ferroviaire Atlantique

RUE FERDINAND BUISSON

62020 ARRAS CEDEX 09

Destinataire :

M. Jean-Pierre CHAULET

Président de la commission d'enquête

OBJET : AVIS DE L'ASSOCIATION SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE (AFA)

RÉF. : 2014-06-02 L AVIS AFA

Lettre recommandée avec accusé réception

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Entre le 5 mai et le 5 juin 2014, une enquête d'utilité publique soumet aux citoyens le projet d'une autoroute ferroviaire Atlantique (AFA) entre Dourges (Pas-de-Calais) et Tarnos (Landes), via l'Essonne et la ligne du RER-C, soit 1 050 km. Par extension, l'Espagne sera reliée à la Belgique. Le but est de proposer une alternative au transport routier sur des axes saturés dès le printemps 2016. Un contrat de concession entre l'État et VIIA Atlantique, filiale de la SNCF, a été signé le 20 mars 2014. En faisant transporter l'équivalent de 60 semi-remorques par train, les convois atteindraient plus de 1 km de long en 2019, une première en France. Quatre trains dans chaque sens assureraient une navette quotidienne, sachant qu'ils circuleraient de nuit.

L'idée d'un transport de fret par voie ferrée plutôt que par la route n'est pas neuve. Elle est même écologiquement intéressante et abonde dans le sens du développement durable. Les temps de transport peuvent être ainsi réduits. Dans les documents du dossier d'enquête d'utilité publique (DEUP), on avance une réduction des coûts de 10 à 15 %. Les gains annoncés ne seraient pas négligeables en réduisant de 10 à 20 % le trafic routier par transfert vers le fret ferroviaire, soit environ 85 000 poids lourds annoncés pour près de 100 000 tonnes équivalent CO2 économisés annuellement à terme et en régime de croisière. Mais, les faits ont-ils été vérifiés grâce aux statistiques issues de l'utilisation des deux autoroutes ferroviaires existantes en France : celle dite alpine ouverte en 2003 entre Chambéry et Turin (175 km), et la ligne Perpignan-Luxembourg mise en service en 2007 (1 045 km) ? Dans son rapport sur les autoroutes ferroviaires de février 2012, la Cour des Comptes a pointé du doigt ces expériences en utilisant une terminologie rude pour les qualifier : « *inabouties* », « *marquées par des retards* », « *lancées sans étude suffisante* » et « *déficitaires* ». **En résumé, ces autoroutes ferroviaires « peinent à faire » leurs « preuves sur les plans économique et financier », « le modèle n'apparaît viable, dans l'avenir, qu'à des conditions exigeantes ».** L'économie générale financière de ce projet d'AFA semble défailante. En outre, le financement et surtout la participation de l'Europe semblent, eux, incertains.

Des associations environnementales - dont nous sommes - et certaines municipalités sont très réservées, notamment en région parisienne. Il est, en effet, inadmissible de faire passer de tels convois sur le réseau ferré francilien déjà

surchargé, voire saturé et à risque. Ainsi, à partir de 2016, ces trains emprunteraient les lignes de la grande couronne. Parmi elles, celle du RER-C dont les travaux de modernisation débutent à peine et sont échelonnés sur six années. Le tracé emprunté par l'AFA serait rénové en 3 ans : donc, aucun obstacle pour VIIA/SNCF ! En phase de test, en 2015, ce ne sont pas quatre trains par jour qui circuleraient, mais entre 10 et 20 allers-retours qui seraient effectués selon VIIA/SNCF. Les quatre allers-retours quotidiens annoncés sont prévus à échéance 2029 selon l'Autorité environnementale dans son rapport rendu en décembre 2012, ce qui est bien lointain pour les populations résidentes à proximité des voies, notamment en zones très urbanisées, subissant déjà des nuisances de transports ferroviaires de fret incontestables.

Ainsi, à Drancy (Seine-Saint-Denis), le maire a lancé une pétition sur Internet : il a fait voté une motion par son conseil municipal contre le passage de cette autoroute ferroviaire en zone urbaine dense. Le principe de précaution est mis en avant dans ce **refus de voir les communes franciliennes traversées par des trains potentiellement dangereux car transportant des produits inflammables, explosifs, toxiques, voire radioactifs.** Nous ne pouvons que confirmer cette inquiétude, sachant que les lignes ferroviaires de banlieues franciliennes sont déjà fréquemment empruntées par des convois de déchets nucléaires sans que les populations ne soient averties. Ainsi, en décembre 2013, après un déraillement d'un wagon de l'un de ces convois, le maire de Drancy a décidé de porter plainte contre l'État pour mise en danger de la vie d'autrui. Il a eu raison. Même l'Autorité environnementale a estimé que les risques technologiques et les risques de pollution accidentelle des eaux du projet d'AFA constituaient à l'échelle locale des enjeux environnementaux de première importance. De manière générale, les risques sont sous-estimés et les études excluent régulièrement les réactions combinées de matières toxiques en cas d'accident. Plus modestement, le maire de Viry-Châtillon (Essonne) a convoqué son conseil municipal en séance extraordinaire (28 mai 2014) afin de demander des informations complémentaires sur le sujet et une nouvelle enquête publique. **La crainte sur le bruit, la dangerosité, les impacts sur l'homme et son environnement gagne du terrain parmi les élus concernés et les associations locales, dont la nôtre.**

D'une façon générale, le constat est simple : les communes, les communautés de communes ou d'agglomération, les associations critiquent à juste titre l'absence de précision concernant la politique menée par la SNCF, voire les conseils régionaux partenaires. Elles dénoncent leur très faible participation aux concertations et aux décisions parce que la SNCF ou l'État l'ont décidé ainsi. D'autant plus qu'en 2013, le débat public précédant toute enquête publique n'a pas eu lieu en Ile-de-France, mais seulement dans les deux départements où se trouveront les futurs terminaux ! Il faut remonter à 2006 pour trouver une trace d'un débat public sur les lignes à grande vitesse avec mention d'une autoroute ferroviaire sur la façade atlantique de la France. Par ailleurs, **le projet global prévoit une plateforme multimodale au sud de Paris, mais aucune véritable précision n'est indiquée dans le DEUP.** Pas même une localisation exacte. **Autre problème : aucune voie d'évitement de plus d'1 km n'existe entre Pierrefitte et Étampes.** Un convoi engagé doit, quelle que soit la conjoncture, passer par l'Ile-de-France. *Quid* de l'impact sur le trafic voyageur de banlieue en cas de problème ? Comment un Sud-Francilien ou une municipalité sud-francilienne peuvent-ils abonder dans le sens du projet si des éléments leur sont cachés ?

En pleine cacophonie sur les quais qu'il faut raboter pour le passage des nouveaux TER commandés par la SNCF, il semblerait que, pour celui de l'AFA, il faille aussi réduire certains quais afin de faire circuler des trains larges de 2,55 m. *Quid* de l'espace nécessaire sur ces quais pour l'attente de Franciliens empruntant quotidiennement les RER afin de se rendre à leur travail ou afin de vaquer à leurs occupations... ? En pleine heure de pointe, certains quais sont déjà très exigus. Le seront-ils un peu plus, même s'il ne s'agit que de quelques centimètres rabotés ? **Le dossier d'enquête n'indique pas précisément les lieux des 3 800 interventions où ces travaux nocturnes d'ajustement du gabarit bas seront nécessaires.** Une lacune... **Même remarque pour les infrastructures qui devront être adaptées en hauteur.** Ainsi, un pont-rail à Savigny-sur-Orge est concerné. Le DEUP ne précise pas lequel alors qu'il en existe plusieurs sur ce territoire. Dans son avis rendu public le 19 décembre 2012, l'Autorité environnementale insiste sur les coûts élevés du projet, avec notamment un surcoût de retouche des ouvrages de 188 millions d'euros.

Au sujet des nuisances sonores, les convois rouleraient à environ 60 km/h. Le bruit généré en soi n'est donc pas plus important que n'importe quel autre train, sauf qu'il s'ajoutera aux autres bruits environnants, en principe moins importants puisque nocturnes... Ainsi, en Essonne, le surplus serait évalué entre 0,2 et 0,8 dB selon les secteurs. Imperceptible, dit-on. Non, lorsque **ce sont des bruits en surplus, s'ajoutant aux nuisances acoustiques autoroutières et aériennes critiques.** Certes, VIIA/SNCF étudiera la possibilité d'installer des protections phoniques le long des voies afin de faire monter les bruits vers le haut. Mais, *quid* des immeubles le long de ces mêmes voies dans les milieux urbains denses comme en Ile-de-France ? Ces murs anti-bruit, on les connaît déjà le long des autoroutes routières. Ils ne sont pas toujours efficaces ! A force de rajouter des nuisances générant un stress non pris en compte dans le projet, que devient la santé des Franciliens dont le sommeil est déjà perturbé par les bruits ambiants et par le trafic aérien. **C'est une atteinte supplémentaire à la qualité de vie !**

Enfin, qu'envisage de faire VIIA/SNCF contre les vibrations liées au passage des trains de fret ? Tous les résidents vivant dans des pavillons à proximité des lignes de chemin de fer connaissent déjà ces nuisances liées au roulement des essieux de certaines rames mal équilibrées, aux conteneurs mal calés sur une structure ferroviaire défaillante... Les vitres, les tableaux, les parquets, certains meubles tremblent. Une gêne acoustique se fait entendre par le biais des structures des habitations qui entrent en vibration et rayonnement du bruit. Parfois, à force de passage, des dommages sur les bâtiments apparaissent. Bref, **VIIA/SNCF appréhendera-t-elle l'impact de ces nuisances vibratoires dans tous les secteurs urbains et les solutionnera-t-elle au même titre que les nuisances sonores ?** Il faut espérer qu'elle agira à la source partout où cela sera nécessaire.

Les thématiques franciliennes environnementales essentielles ne sont pas soulevées dans ce dossier d'enquête publique. De nombreuses questions restent sans réponse quant aux atteintes à la qualité de vie des millions de Franciliens. Quels seraient les risques pour les populations en cas d'accident grave ? Seront-elles suffisamment informées et préparées à une éventuelle catastrophe ferroviaire impliquant des matières dangereuses ? Les centres hospitaliers et médicaux seront-ils à même de gérer l'urgence, sachant que la politique de la concentration des services des urgences s'accélère au détriment de la santé des Français. Que se passera-t-il lors d'un déraillement en plein été, au moment même où des services hospitaliers sont fermés par mesure d'économie et de rentabilité ? A partir de quel seuil, la nuisance sonore nocturne est-elle infime et/ou acceptable ? Quelles sont les conséquences en cas de panne ou de retard de ces convois sur l'activité traditionnelle du réseau ferré banlieusard ? Ces convois seront-ils prioritaires sur les trains de banlieue ? La gestion des conflits de priorité ne sera-t-elle pas favorable au fret au détriment des voyageurs ? N'ajoute-t-on pas une couche de perturbations potentielles sur des réseaux déjà fortement perturbés en temps normal ? **Enfin, la grande interrogation est de savoir pourquoi il n'est pas proposé de contourner l'Ile-de-France sur cette ligne d'autoroute ferroviaire alors que des plans de contournement existent à Lyon et à Montpellier pour ses homologues ?**

L'autoroute ferroviaire est en soi un bon moyen de diminuer le trafic routier. Elle présente des avantages environnementaux incontestables. Mais, **il est impossible d'apporter un blanc seing à ce projet d'AFA sans une réelle concertation avec tous les élus et les milieux associatifs sur l'ensemble du tracé au préalable.** Elle aurait dû avoir lieu dans tous les départements ou régions traversés, à plus forte raison en Ile-de-France, la zone la plus densément peuplée de la ligne Tarnos-Dourges. Nous la réclamons. **L'association PEE émet donc un avis défavorable en l'état du dossier soumis à enquête publique.**

Pour le conseil d'orientation de l'association PEE
Sylvie MONNIOTTE-MÉRIGOT
Responsable éditoriale

Publication :

Cet avis sera publié sur le site internet www.portes-essonne-environnement.fr.

Copies

M. Jean-Vincent PLACÉ, Sénateur de l'Essonne
Mme. Éva SAS, Députée de l'Essonne
M. Robin REDA, Président de la CALPE
M. Olivier LÉONHARDT, Président de la CAVO
M. Éric MEHLHORN, Maire de Savigny-sur-Orge
M. Jean-Marie VILAIN, Maire de Viry-Châtillon
M. Franck MARLIN, Député-Maire d'Étampes
M. Jean-Christophe LAGARDE, Député-Maire de Drancy
M. Jean-Pierre MOULIN, Président de la fédération Essonne Nature Environnement