



ILE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT (IDFE)

Union régionale des associations franciliennes de l'environnement
2 rue des Dessous des Berges
75013 PARIS
www.idfe.eu



ESSONNE NATURE ENVIRONNEMENT (ENE)

Union départementale des associations de défense de la nature en Essonne
14 rue de la Terrasse
91360 ÉPINAY-SUR-ORGE
adnessonne@orange.fr
www.ene91.fr



CULTURE ARTS DÉCOUVERTE (CAD)

18 rue de la Tourelle
91600 SAVIGNY-SUR-ORGE



PORTES DE L'ESSONNE ENVIRONNEMENT (PEE)

42 rue des Lilas
91600 SAVIGNY-SUR-ORGE
contact@portes-essonne-environnement.fr
www.portes-essonne-environnement.fr

Le 21 juillet 2014

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

Commission d'enquête sur l'autoroute ferroviaire Atlantique
RUE FERDINAND BUISSON
62020 ARRAS CEDEX 9

Destinataire :

M. Jean-Pierre CHAULET
Président de la commission d'enquête

OBJET : AVIS SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE

REF. : 2014-07-21 AVIS AFA

Lettre recommandée avec accusé réception

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Nous vous prions de bien vouloir trouver les observations constituant l'avis conjoint des fédérations Ile-de-France Environnement et Essonne Nature Environnement, ainsi que des associations Culture Arts Découverte et Portes de l'Essonne Environnement émis dans le cadre de la deuxième enquête publique sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique.

SOMMAIRE DES OBSERVATIONS

- | | |
|--|------|
| 1. Une AFA inscrite dans la loi Grenelle 1, mais une économie du projet incertaine | p. 2 |
| 2. Un possible transfert de nuisances dans une Ile-de-France sur-densément peuplée | p. 2 |
| 3. Des protections phoniques en Ile-de-France ? | p. 2 |
| 4. Des solutions pour les nuisances vibratoires en Ile-de-France ? | p. 3 |
| 5. Des mesures dérisoires ou absentes pour l'Ile-de-France | p. 3 |
| 6. Assurer le principe de précaution | p. 3 |
| 7. Une absence de concertation en Ile-de-France | p. 3 |
| 8. Une plateforme de transbordement à Brétigny-sur-Orge (Essonne) sans réelle concertation | p. 3 |
| 9. Aucune voie d'évitement de plus d'1 km n'existe entre Pierrefitte et Étampes | p. 4 |
| 10. Des travaux nocturnes d'ajustement des infrastructures | p. 4 |
| 11. Un contournement de la région parisienne impératif | p. 4 |

1. Une AFA inscrite dans la loi Grenelle 1, mais une économie du projet incertaine

L'idée d'un transport de fret par voie ferrée plutôt que par la route n'est pas neuve, notamment en Europe. Elle présente des avantages environnementaux incontestables. C'est pourquoi le transport des semi-remorques routières sur rail a été impulsé par la loi Grenelle 1 d'août 2009 qui a inscrit au programme l'AFA, estimée alors à 190 millions d'euros. Les temps de transport peuvent être ainsi raccourcis. On avance une réduction des coûts de 10 à 15 % dans les documents du dossier d'enquête d'utilité publique (DEUP). Les gains supposés ne seraient pas négligeables en diminuant 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.

Établies à partir des statistiques issues de l'utilisation des deux autoroutes ferroviaires existantes en France, les données socio-économiques chiffrées ne sont pas convaincantes. 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 « *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 l'AFA semble précaire. Le Commissariat général à l'investissement s'inquiète d'une forte dépendance aux subventions, des incertitudes sur la rentabilité, le financement et, surtout, la participation de l'Europe alors que ce projet profite davantage aux Européens qu'aux Français.

2. Un possible transfert de nuisances dans une Ile-de-France sur-densément peuplée

Des associations environnementales et certaines municipalités sont très réservées, notamment en Ile-de-France, région la plus densément peuplée traversée par l'AFA. Cette première zone urbaine de France concentre un nombre de nuisances maximales (nuisances sonores continues, pollution permanente de l'air, transports en commun déficients et défectueux, réseau routier saturé, risques sanitaires industriels et technologiques, etc). Les atteintes à la qualité de vie et les déséquilibres écologiques n'ont jamais été aussi importants. Alors que la densité d'habitants à l'hectare est la plus forte comparée aux grandes agglomérations européennes, le Schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) pour 2030, adopté en octobre 2013, prévoit une densification des pôles gares de l'ensemble du réseau francilien. Rien ne laisse présager que le report modal route/rail proposé par l'AFA ne constitue pas un véritable transfert de nuisances pour les riverains franciliens des voies ferrées plus nombreux à l'avenir.

Il est illusoire de faire passer des convois de fret de plus d'un kilomètre de long sur le réseau ferré francilien déjà surchargé, voire saturé et à risque car vétuste. Ainsi, de 2016 à 2029, quatre trains (aller-retour) assureraient une navette quotidienne entre les terminaux en empruntant les lignes de la Grande ceinture et celle du RER-C dont les travaux de modernisation débutent à peine et sont échelonnés sur six années. En phase de test (2015), 10 à 20 allers-retours seront effectués. A terme, en pleine activité, 20 à 40 trains rouleraient sur l'AFA. Avec l'incitation des pouvoirs publics au recours aux transports collectifs et la pression de la demande croissante des usagers, ne doit-on pas s'attendre avec l'AFA à une hyper-saturation d'un réseau de voyageurs franciliens, souvent régulé par la contrainte, les retards et les suppressions de trains ?

3. Des protections phoniques en Ile-de-France ?

Les convois de l'AFA rouleraient à environ 60 km/h avec un matériel peu bruyant. Le bruit généré en soi serait donc moins important que pour n'importe quel autre train de fret d'ancienne génération, mais il s'ajoutera aux autres bruits environnants d'autant plus perceptibles s'ils sont nocturnes... Ainsi, en Essonne, le surplus serait évalué entre 0,2 et 0,8 dB selon les secteurs. Ces mesures sont des moyennes théoriques. Elles ne prennent pas en compte le phénomène d'émergences sonores. Elles ne reflètent pas la réalité qui varie en fonction des conditions climatiques, des vents porteurs, du bruit des roues sur les rails, du sifflement des bruits aérodynamiques, des crissements des freins, des types de rails et de l'environnement des ouvrages d'art. Pour un riverain de l'AFA sis à un point fixe, le passage d'un train d'un kilomètre de long à 60 km/h générerait 1 minute de bruit à laquelle il faut ajouter le temps d'écho et de réverbération. Ce bruit s'additionne aux nuisances acoustiques autoroutières et aériennes critiques en Ile-de-France.

Préoccupation constante des Français, la pollution sonore est à l'origine de nombreux problèmes de santé, non pris en compte à leur juste mesure dans les projets publics. Par ailleurs, les impacts socio-économiques (perte d'attractivité du territoire, dévaluation des prix de l'immobilier, etc) des nuisances sonores augmentées ne doivent pas être négligées, surtout dans une Ile-de-France déjà en souffrance. Quel programme de protections phoniques le long des voies dans les milieux urbains denses VIIA/SNCF

proposent-elles dans le cadre de l'AFA ? Les murs anti-bruit, on les connaît le long des autoroutes routières. Ils ne sont pas toujours efficaces. Aucune précision n'est apportée dans le DEUP pour l'Ile-de-France.

4. Des solutions pour les nuisances vibratoires en Ile-de-France ?

Tous les riverains des lignes de chemin de fer connaissent les effets négatifs des vibrations (gêne acoustique, dommages sur les bâtiments) liées au roulement des essieux de certaines rames mal équilibrées des trains de fret, aux conteneurs mal calés sur une structure ferroviaire défaillante. VIIA/SNCF appréhenderont-elles l'impact de ces nuisances vibratoires dans tous les secteurs urbains et les solutionneront-elles au même titre que les nuisances sonores ? Agiront-elles à la source partout où cela sera nécessaire ? Le DEUP ne mentionne rien pour l'Ile-de-France, seules les préconisations pour la province sont détaillées.

5. Des mesures dérisoires ou absentes pour l'Ile-de-France

En Ile-de-France, VIIA/SNCF/RFF n'apportent pas les solutions suffisantes pour protéger les Franciliens de toutes nuisances supplémentaires. Les mesures d'évitement inscrites dans le DEUP sont dérisoires ou inexistantes face à la densification des pôles gares prévue par le SDRIF 2030, aux dysfonctionnements constants dans la gestion des transports ferrés de voyageurs de banlieue et de fret actuels. Faire croire que les réductions des vibrations à la source et des nuisances sonores seront assurées sur l'ensemble des points noirs relèverait de l'utopie. L'Ile-de-France est écartée de tout véritable programme. L'Autorité environnementale est muette sur la situation francilienne. L'économie générale du projet d'AFA ne prend pas suffisamment en compte ces aspects relevant de la santé publique. Or, ces atteintes supplémentaires à la qualité de vie de millions de Franciliens ne peuvent être oubliées.

6. Assurer le principe de précaution

En Seine-Saint-Denis, les conseils municipaux concernés par le tracé de l'AFA ont voté une motion contre le passage de cette autoroute 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, et 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.

L'Autorité environnementale a estimé que les risques technologiques et les risques de pollution accidentelle des eaux du projet d'AFA constitueraient 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. La crainte sur le bruit, la dangerosité, les impacts sur l'homme et son environnement gagne du terrain parmi les élus et les associations locales.

7. Une absence de concertation en Ile-de-France

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. 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 Dourges et Tarnos ! 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.

Il est impossible d'apporter un blanc seing à ce projet d'AFA sans une réelle concertation avec tous les élus, les milieux associatifs et les citoyens sur l'ensemble du tracé au préalable. Elle aurait dû avoir lieu dans toutes les régions traversées, à plus forte raison en Ile-de-France, la zone la plus densément peuplée de cette ligne non dédiée mais empruntant le réseau ferré national existant. Elle est fortement réclamée.

8. Une plateforme de transbordement à Brétigny-sur-Orge (Essonne) sans réelle concertation

Par ailleurs, « à plus long terme, lorsque le service imposera des développements », le projet global prévoit une plateforme multimodale au sud de Paris, le secteur préférentiel étant situé entre Orléans et Paris selon la carte du programme d'autoroute ferroviaire Atlantique. Aucune véritable précision n'est indiquée dans le

DEUP en dehors d'un « Brétigny-sur-Orge » apparaissant au détour d'une énumération de sites provinciaux au sujet du dossier remis au candidat concessionnaire de la délégation de service public. L'AFA mise en service début 2016 sera une ligne directe entre deux terminaux nord et sud. Aucun prévisionnel n'est indiqué sur la construction et la mise en service de la plateforme sud-parisienne pouvant offrir le service du report multimodal route/rail en Ile-de-France afin de désengorger certains axes routiers, ce qui reste à prouver.

Or, depuis 2008, des études de faisabilité pour l'implantation d'un terminal d'autoroute ferroviaire pouvant accueillir 1 à 2 trains de 40 wagons par jour à Brétigny - La Norville ont été réalisées par RFF. Le projet a été inscrit dans le contrat de plan Etat-Région et figure dans le SDRIF 2008. Des discussions ont eu lieu entre élus du secteur, RFF, le conseil général et la préfecture de l'Essonne. Des interrogations ont été posées sur l'engorgement de la route départementale 19, principal accès à cet éventuel terminal. L'association locale de protection de l'environnement (ADEMUB) avait insisté sur l'inexistence d'un réseau routier adapté et suffisant à Brétigny pour absorber convenablement le trafic routier supplémentaire attendu. De même, les échappatoires vers la nationale 20, la Francilienne (nationale 104) et les autoroutes A6-A10-A5 sont très délicates car saturées. Elles nécessitent un volet à part entière de toute étude de faisabilité.

Pourquoi tous ces éléments ne figurent-ils pas dans le DEUP de l'AFA, sachant que des publications récentes de la SNCF mentionnent le fait que Brétigny « accueillera bientôt la gare francilienne de la future autoroute ferroviaire qui reliera le nord de la France à la frontière espagnole » ? Pourquoi ce manque de transparence ? En 2008, il n'y a eu aucune enquête publique parce les terrains de Brétigny appartiennent à RFF. Pourtant, la solution de Brétigny-sur-Orge, nœud ferroviaire et routier, nécessite une large concertation sur l'ensemble du territoire essonnien avec tous les acteurs (porteurs du projet, collectivités territoriales, associations, habitants).

9. Aucune voie d'évitement de plus d'1 km n'existe entre Pierrefitte et Étampes

Dernièrement, la chaleur estivale a fortement perturbé les transports en commun, avec pour conséquences des ralentissements, des retards et des annulations de trains de banlieue. Ainsi, la SNCF a précisé que si les rails chauffent à plus de 45 °C, les trains ne peuvent rouler à plus de 40 km/h pour des raisons de sécurité. *Quid* des convois de l'AFA ? Seront-ils mis en attente ? Mais où exactement entre Pierrefitte et Étampes ? Dans la configuration actuelle, 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 d'un quelconque problème technique ou climatologique, chronique ou ponctuel ?

10. Des travaux nocturnes d'ajustement des infrastructures

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. Le DEUP 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. 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.

11. Un contournement de la région parisienne impératif

Depuis l'accident de Brétigny en juillet 2013, les rapports s'accumulent sur les preuves indiscutables du manque d'entretien du réseau ferré francilien par le binôme SNCF/RFF, ainsi que son obsolescence. RFF reconnaît d'ailleurs que la robustesse du réseau ne permet pas d'accueillir en l'état ces trains longs, de fort tonnage, que sont les convois d'autoroute ferroviaire. Une véritable réflexion doit être conduite sur la promotion du report modal route/rail hors des zones urbaines denses.

En leur temps, Lyon et Montpellier ont été contournées par l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg. Pourquoi pas le bassin francilien ? Selon Jean-Christophe LAGARDE, député-maire de Drancy, le contournement de la région parisienne « apporterait une réponse pertinente sur les longs trajets à la fois pour les marchandises dangereuses et pour les remorques des transporteurs routiers. » En ce sens, au regard de la fiabilité du réseau ferré parisien, la mise en avant du principe de précaution inscrit dans la *Charte de l'environnement* pour la population concernée, soit plus d'un million de Franciliens, est essentielle. La proposition de contourner l'Ile-de-France est la meilleure solution afin d'éviter des catastrophes en chaîne et des dysfonctionnements supplémentaires pour les millions d'usagers franciliens.

EN CONCLUSION

Sur le principe

IDFE, ENE, CAD et PEE considèrent pertinent d'envisager le principe de création d'une autoroute ferroviaire permettant de traverser la France du Nord au Sud. Ce projet ne peut que satisfaire tous ceux qui sont attachés au respect de l'environnement, à la qualité de vie que pourraient retrouver les habitants de villes actuellement polluées par le trafic incessant des poids lourds, ainsi qu'aux économies d'énergie qui découlent de ce type de déplacement.

Les conséquences du tracé proposé

Toutefois, est-il raisonnable, pour traverser la région Ile-de-France, d'utiliser le tracé de la ligne C du RER et la Grande ceinture dont on connaît les difficultés quotidiennes auxquelles ces lignes sont confrontées ? Il y a plus de vingt ans que les associations de défense des usagers de la ligne du RER-C se mobilisent pour obtenir la modernisation du réseau. Les incidents à répétition qui émaillent le trafic journalier, comme l'accident de Brétigny en 2013, resté dans toutes les mémoires, sont là pour nous rappeler que le seuil de saturation est dépassé depuis déjà trop longtemps.

A cela s'ajoute le projet de la Métropole du Grand Paris qui n'est pas de nature à rassurer les Franciliens sur notre capacité à supporter encore plus de déplacements dans une région qui bat tous les records de densité en Europe. Il suffit de comparer la situation de Londres (avec **4 300** hab/km²), Berlin (avec **3 900** hab/km²) et Paris élargi à ses trois départements limitrophes que sont les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne (avec **8 500** hab/km²) pour constater que nous avons dépassé, là aussi, le seuil de saturation en matière d'aménagement urbain, avec toutes les conséquences négatives qui découlent des projets proposés depuis la création des villes nouvelles.

Avis

Pour l'ensemble de ces motifs, qu'il conviendrait de développer plus en détail, les associations environnementales franciliennes IDFE, ENE, CAD et PEE émettent un **avis défavorable** au projet de création d'une autoroute ferroviaire Atlantique proposé en l'absence du contournement de la région capitale.

Pour Ile-de-France Environnement

Catherine GIOBELLINA
Vice-Présidente

Pour Essonne Nature Environnement

Jean-Pierre MOULIN
Président

Pour Culture Arts Découverte

Bernard MÉRIGOT
Président

Pour Portes de l'Essonne Environnement

Sylvie MONNIOTTE-MÉRIGOT
Trésorière, Responsable éditoriale

Registre électronique de l'enquête publique

Cet avis sera inséré dans le registre d'enquête publique sous l'entête de chaque signataire.

Publication

Cet avis sera publié sur le site internet des fédérations et associations signataires.