



[www.frapna.org](http://www.frapna.org)

**FRAPNA Région**  
77, rue Jean-Claude Vivant  
69100 VILLEURBANNE  
Tél. : 04 78 85 97 07  
[coordination@frapna.org](mailto:coordination@frapna.org)

**FRAPNA Ain**  
Maison de la nature  
11, avenue Maginot  
01000 BOURG-EN-BRESSE  
Tél. : 04 74 21 38 79  
[frapna-ain@frapna.org](mailto:frapna-ain@frapna.org)

**FRAPNA Ardèche**  
39, rue Jean-Louis Soulavie  
07110 LARGENTIERE  
Tél. : 04 75 93 41 45  
[frapna-ardecche@frapna.org](mailto:frapna-ardecche@frapna.org)

**FRAPNA Drôme**  
38, avenue de Verdun  
26000 VALENCE  
Tél. : 04 75 81 12 44  
Fax : 04 75 81 14 73  
[frapna-drome@frapna.org](mailto:frapna-drome@frapna.org)

**FRAPNA Isère**  
M.N.E.I.  
5, place Bir-Hakeim  
38000 GRENOBLE  
Tél. : 04 76 42 64 08  
Fax : 04 76 44 63 36  
[frapna-isere@frapna.org](mailto:frapna-isere@frapna.org)

**FRAPNA Loire**  
4, rue de la Richelandière  
42100 SAINT-ETIENNE  
Tél. : 04 77 41 46 60  
Fax : 04 77 47 18 24  
[frapna-loire@frapna.org](mailto:frapna-loire@frapna.org)

**FRAPNA Rhône**  
114, Bd du 11 novembre 1918  
69100 VILLEURBANNE  
Tél. : 04 37 47 88 50  
Fax : 04 37 47 88 51  
[frapna-rhone@frapna.org](mailto:frapna-rhone@frapna.org)

**FRAPNA Savoie**  
26, passage Charléty  
73000 CHAMBERY  
Tél. : 04 79 85 31 79  
Fax : 04 79 85 20 03  
[frapna-savoie@frapna.org](mailto:frapna-savoie@frapna.org)

**FRAPNA Haute-Savoie**  
PAE de Pré-Mairy  
84, Route du Viéran  
74370 PRINGY  
Tél. : 04 50 67 37 34  
Fax : 04 50 67 03 62  
[frapna-haute-savoie@frapna.org](mailto:frapna-haute-savoie@frapna.org)



Monsieur le Commissaire Enquêteur  
Commission d'enquête Lyon-Turin  
Préfecture de la Savoie DCTDL- BDLUP  
BP 1801  
73018 Chambéry Cedex

Lyon Villeurbanne, le 19 mars 2012

Monsieur le Commissaire,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'avis de la FRAPNA, Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature, association Loi 1901, reconnue d'utilité publique, et de ses associations fédérées concernées, dans le cadre de l'enquête d'utilité publique relative à la « Liaison ferroviaire Lyon-Turin / Itinéraires d'accès au tunnel franco-italien ».

Nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire et vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire, l'expression de nos salutations les plus respectueuses.

Eric FERAILLE  
Président FRAPNA Région



## **Avis FNE/FRAPNA pour l'enquête d'utilité publique de la « Liaison ferroviaire Lyon-Turin / Itinéraires d'accès au tunnel franco-italien »**

### **SOMMAIRE**

#### **PREAMBULE**

#### **1. OPPORTUNITE DU PROJET**

- Introduction
- Notre demande d'un débat public
- Le réseau ferré existant et les corridors européens fret ferroviaire
  - En Rhône-Alpes
  - En Provence Alpes Côte d'Azur
- Trafics et perspectives
  - Les années 90
  - Les années 2000 à 2011
- Le projet mis à l'enquête d'utilité publique

#### **2. ANALYSE DES IMPACTS ET DES MESURES**

- Secteur Plaine de la Bourbre et du Catelan
- Secteur Avant Pays Savoyard
- Secteur Combe de Savoie
- Le bruit
- Mesures compensatoires
- Matériaux de déblais (10 millions de m<sup>3</sup>)
- Espèces végétales introduites et envahissantes
- Agriculture
- Mesures paysagères
- Les modes de déplacements non motorisés

#### **Annexes**

Historique

Le réseau ferré existant

Trafics, perspectives et les corridors Européens fret ferroviaire

Alpinfo 2004 Trafic marchandise :

[http://www.bav.admin.ch/verlagerung/index.html?lang=fr&download=NHZLpZeg7t,Inp6I0NTU042I2Z6In1ae2IZn4Z2qZpnO2Yug2Z6gpJCDeX9,e2ym162epYbg2c\\_JjKbNoKSn6A](http://www.bav.admin.ch/verlagerung/index.html?lang=fr&download=NHZLpZeg7t,Inp6I0NTU042I2Z6In1ae2IZn4Z2qZpnO2Yug2Z6gpJCDeX9,e2ym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A)

Alpifret Rapport 2010 :

[http://www.bav.admin.ch/verlagerung/index.html?lang=fr&download=NHZLpZeg7t,Inp6I0NTU042I2Z6In1ae2IZn4Z2qZpnO2Yug2Z6gpJCDeYB6gGym162epYbg2c\\_JjKbNoKSn6A](http://www.bav.admin.ch/verlagerung/index.html?lang=fr&download=NHZLpZeg7t,Inp6I0NTU042I2Z6In1ae2IZn4Z2qZpnO2Yug2Z6gpJCDeYB6gGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A)

FNE-FRAPNA Com Ferroutage Alpin du 11.06.2010

Lettre à Nathalie Kosciusko Morizet concernant le report EUP Lyon Turin du 13.01.2012



## **PREAMBULE**

L'Union Régionale FRAPNA, les FRAPNA départementales et leurs associations locales fédérées au sein de France Nature Environnement ont pour objectifs et missions de faire entendre l'expertise citoyenne sur les sujets suivants : climat, biodiversité, mobilités durables, agriculture, forêt, eau, risques industriels, prévention des déchets, économie verte, etc.

Extrait de l'article 1 des statuts de FNE :

*« France Nature Environnement a pour objet de protéger, de conserver et de restaurer les espaces, ressources, milieux et habitats naturels, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres fondamentaux de la biosphère, l'eau, l'air, les sols, les sites et paysages, le cadre de vie dans une perspective de développement durable, de lutter contre les pollutions et nuisances, et d'une manière générale d'agir pour la sauvegarde de ses intérêts dans le domaine de l'environnement, de l'aménagement harmonieux et équilibré du territoire et de l'urbanisme ainsi que de défendre en justice l'ensemble de ses membres et leurs intérêts notamment ceux résultant de l'objet de chaque association fédérée. ».*

Pour la thématique des déplacements et des transports, le Réseau Transports et Mobilité Durable a les objectifs suivants :

### **1. Développer l'optimodalité, la multimodalité et les modes de transports alternatifs**

Avec la même quantité d'énergie sur un kilomètre, un camion peut transporter 50 tonnes, un train 100 tonnes et une péniche 130 tonnes. Les transporteurs ont donc un double intérêt à développer le recours à ces modes de transports alternatifs : meilleure contenance et baisse significative des émissions de gaz à effet de serre. Les réseaux devront être intégrés dans des plateformes d'échanges réellement multimodales permettant des transferts rapides et efficaces entre les différents modes.

De même, les efforts concernant le développement des transports en commun en sites propres (TCSP), ainsi que la promotion des modes et initiatives de transports « doux » doivent être poursuivis et soutenus.

### **2. Rationnaliser et optimiser l'existant**

La France dispose d'infrastructures suffisantes pour desservir l'ensemble du territoire. Un programme d'amélioration des infrastructures doit permettre une meilleure offre sans impact nouveau sur les territoires, notamment en termes de biodiversité.

### **3. Développer le fret ferroviaire**

Mode de transport plus rapide et moins polluant que le transport routier, le transport ferroviaire constitue un atout indéniable pour le transport de marchandises. Il dispose en effet du bilan énergétique le plus favorable et génère moins d'émissions de CO2 par rapport à d'autres modes de transport (route, avion). Le développement du fret ferroviaire fait donc partie des principaux objectifs de FNE.



## **Notre intervention dans le cadre de l'enquête d'utilité publique**

RFF, maître d'ouvrage délégué de l'Etat, présente à l'enquête publique le projet concernant les itinéraires d'accès au tunnel franco-italien soit :

- étape 1 : depuis Grenay jusqu'à Avressieux, une double voie mixte (fret-voyageurs), puis d'Avressieux jusqu'à Chambéry, une double voie mixte mais où le fret sera très faible,
- étape 2 : depuis Avressieux jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne, une voie unique réservée au fret.

Ce dossier mis à l'enquête est constitué de 20 volumes, format A3, totalisant 1939 pages :

- 4 volumes pour 340 pages concernant les aspects juridiques et administratifs,
- 16 volumes pour 1099 pages donnant les conséquences de la nouvelle ligne sur l'environnement.

Il n'y a pas de résumé synthétique non technique du dossier.

Il est bien évident qu'une prise en compte complète de ces 1939 pages est très difficile d'autant qu'elle nécessite une connaissance détaillée des caractéristiques de toutes les zones traversées sur les 140 km.

En particulier, la pièce C (268 pages) « Notice Explicative », liste les 11 décisions ministérielles qui ont ponctué l'étude de 1990 à 2012, notamment en éliminant peu à peu des itinéraires tels que tracés sous les Bauges, tracé par Grenoble, Briançon, etc.

Le dossier mis à l'enquête publique est doublé de 2 procédures :

- Une déclaration de Projet d'Intérêt Général (PIG) (décisions ministérielles du 25/01/2010 et 10/11/2011 et arrêté préfectoral du 03/01/2012) qui cantonne le tracé dans un sillon étroit entre Grenay Chambéry et Avressieux St Jean de Maurienne, et rend difficile toute proposition de modification du tracé. La déclaration PIG n'a, semble-t-il, pas fait l'objet d'un recours et s'applique donc. Le dossier PIG a été mis à la disposition du public à compter du 28/11/2011 par décision du Préfet de la Savoie.
- Une mise en conformité des PLU dans les communes traversées.

Nous avons pris le parti d'intervenir sur deux champs dans le cadre de cette enquête :

1. Opportunité de ce projet imposé sans avoir eu un débat public préalable. Il s'agit du seul en France.
2. Avec réalisme, analyse des impacts et des mesures du projet présenté.



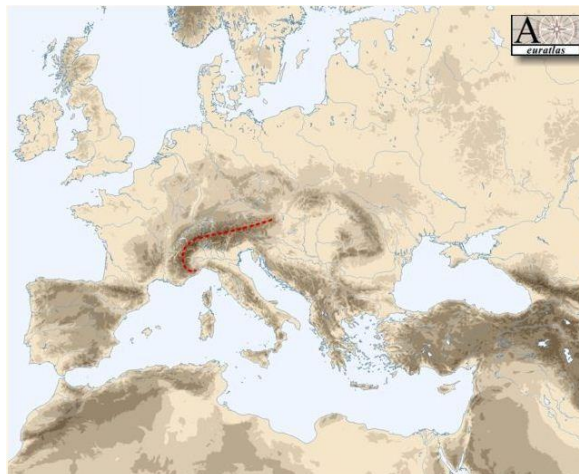
## 1. OPPORTUNITE DU PROJET

### Introduction

Depuis 1987, année du premier projet SNCF pour un tunnel ferroviaire sous les Alpes à aujourd'hui, les données trafics tant voyageurs que marchandises, les exigences environnementales et écologiques et les orientations politico-économiques ont considérablement évolué.

Il en est ainsi pour ce qui est encore appelé le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin.

La chaîne montagneuse des Alpes est une barrière naturelle qui se développe sur 1200 km de Monaco à Vienne en Autriche. Elle a la forme d'un « bec d'aigle » dont la partie la plus à l'Ouest sert de frontière entre la France et l'Italie.



A la lecture de ces deux cartes, il est facile de voir et de comprendre que naturellement, pour les liaisons terrestres (routier et ferroviaire) :

1. les passages Nord de l'Europe ↔ Italie + Sud de l'Europe de l'Est + Moyen-Orient sont côté Est des Alpes (Suisse et Autriche),





2. les passages Nord de l'Europe + France ⇔ presque île Ibérique sont la chaîne des Pyrénées,
3. les passages Ouest et Sud-ouest de la France ⇔ Italie + Sud de l'Europe de l'Est sont dans le Nord de la partie franco-italienne des Alpes,
4. les passages (terrestres) presque île Ibérique ⇔ Italie + Sud de l'Europe de l'Est sont au Sud de la partie franco-italienne des Alpes.

Est-ce l'histoire du passage de l'armée d'Hannibal par les Alpes du Nord, entre Mont Cenis et Montgenève (le passage exact n'est pas connu), pour contourner par le nord les armées romaines bloquant le passage plus naturel par la côte méditerranéenne qui, a marqué les esprits depuis plus de 2000 ans ?

Le point de départ de l'évidence d'un passage par les Alpes du Nord entre la France et l'Italie est issu des « Trente glorieuses » économiques où les échanges étaient importants entre la partie nord de la France, la plus industrielle, et l'Italie du Nord autour de la plaine du Pô.

L'Europe, surtout du Nord plus développée que celle du Sud, et la perspective de son ouverture à l'Est ont conforté l'hypothèse d'une augmentation forte et linéaire du Transit et des Echanges des personnes comme des marchandises par les passages dans les Alpes du Nord franco-italiennes.

On verra plus loin dans notre avis que le changement de millénaire a été une rupture définitive de ses hypothèses de croissance.

Pour notre part, nous affirmons notre orientation de soutenir une économie de proximité génératrice de moins de transport de marchandise. Mieux répartir les productions au plus près des lieux de consommation est pour nous fondamental. Par exemple, nous ne justifions pas la production de « broutards » en France pour qu'ils soient massivement transportés en Italie toutes les nuits pour y être « finis », tués et consommés.

On sait par ailleurs que pour les personnes, l'urgence est le transfert modal de l'automobile vers les modes pas ou peu producteurs de GES et plus respectueux de notre environnement. Mais cette urgence est très largement à concentrer sur les petites et moyennes portées de nos déplacements (plus de 98 %) <sup>1</sup> dont par le ferroviaire. Classiquement, la réussite du transfert modal dépend infiniment plus de la fréquence, de l'amplitude horaire et de sa régularité que de la vitesse de pointe du mode.

Enfin, il est remarquable qu'au moment de la découverte de deux lignes ferroviaires historiques « malades » encadrant le projet mis en EUP, on ne trouve pas les poignées de millions d'euros pour les moderniser alors que ce projet de près de 10 milliards d'euros (partie française) n'améliorera aucunement le quotidien des usagers des TER.

Pour mémoire, on retiendra la fameuse publication commandée par RFF et la SNCF : « Audit sur l'état du réseau ferré national français - Professeur Robert Rivier & Yves Putallaz, EPFL, rapport du 7 septembre 2005 ».

- ✓ **Nous affirmons qu'à la simple connaissance géographique des Alpes, seule une très faible partie des marchandises nationales et européennes traverse et traversera la partie Nord des Alpes franco-italiennes. Les données des trafics publiées régulièrement par Alpinfo le démontrent (voir en annexe). Simultanément, les marchandises Ibériques et du sud de la France continueront à passer par Vintimille ou la Méditerranée.**

<sup>1</sup> Tous types de déplacements confondus, les personnes résidant en France métropolitaine, âgées de 6 ans ou plus, effectuent 60,2 milliards de déplacements et la distance parcourue peut être évaluée à environ 837 milliards de voyageurs-kilomètres. Le poids de la mobilité à longue distance au sein de l'ensemble des déplacements est négligeable : elle représente 789 millions de déplacements, soit 1,3 % des déplacements en 2008. En revanche, son poids est beaucoup plus significatif en termes de distances parcourues, de l'ordre de 40 %. In la Revue du CGDD, Service de l'observation et des statistiques : La mobilité des Français - Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, décembre 2010.



### **Notre demande d'un débat public**

En octobre 2001, **France Nature Environnement (FNE)**, en accord avec ses associations locales regroupées au sein de la **Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature (FRAPNA)**, dépose une demande de débat public sur les traversées ferroviaires transalpines - fret et voyageurs - auprès de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Si Madame Dominique Voynet, Ministre de l'environnement, a donné son accord, Monsieur Jean-Claude Gayssot, Ministre de l'équipement, n'y a pas donné suite.

Ce débat public que nous demandons toujours aujourd'hui concerne l'ensemble des traversées alpines depuis Saint-Gingolph au Nord à la frontière suisse, à Menton, au sud à la frontière italienne, en y ajoutant la voie maritime de la mer Méditerranée.

**Le 11 juin 2010, FNE et la FRAPNA**, dans un communiqué, **se félicitent de l'adoption de la Loi** autorisant l'approbation de l'accord **relatif à la mise en place d'un service de ferroutage entre la France et l'Italie** qui a été adoptée par le parlement le 31 mai. Elles demandent : « la création d'une **plateforme de chargement/déchargement à Ambérieu** doit être lancée dès maintenant afin que, d'ici 3 ans, le rendement du fret ferroviaire, dans les Alpes du nord, entre la France et l'Italie, soit de 1 900 PL/jour. Actuellement, 3 870 Poids lourds y circulent en moyenne par jour. »

Le 13 janvier 2012, FNE et FRAPNA écrivent à Madame Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, Ministre de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement pour demander un report de l'enquête d'utilité publique sur la « Liaison ferroviaire Lyon-Turin – itinéraires d'accès au tunnel franco-italien » et d'ouvrir un débat public sur les traversées alpines.

Le 16 janvier 2012, est lancé de l'enquête d'utilité publique sur la « Liaison ferroviaire Lyon-Turin – itinéraires d'accès au tunnel franco-italien ».

Nous n'avons pas, à ce jour, de réponse de Madame Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET !

Les imprécisions, d'ailleurs relevées par l'autorité environnementale dans son avis, sur le phasage du projet et sa probable interruption en fin de première étape ne permettent pas au public d'évaluer réellement ses conséquences, environnementales et sociétales; cette insuffisance formelle du dossier est d'autant plus grave que la réponse produite par RFF et jointe au dossier d'enquête est mensongère sur ce point, laissant croire au public que le dossier respecte la réglementation alors précisément que l'instruction-cadre du 25 mars 2004 impose ces précisions.

Les insuffisances du dossier d'enquête -particulièrement sur le devenir des 10 millions de m3 de déblais extraits des tunnels à creuser- grèvent également la qualité du dossier présenté et ne permet ni au public ni à la commission d'enquête d'apprécier, par un l'élaboration d'un bilan coût-avantage, l'utilité publique du projet : quand bien même des mesures compensatoires ou d'évitement seraient mises en œuvre pour les secteurs protégés par des dispositions règlementaires spécifiques, elles ne sauraient suffire à compenser des atteintes environnementales majeures non mesurées sur les secteurs "banals" ou "ordinaires" mais jouant un rôle majeur dans le maintien des continuités écologiques et de la biodiversité.

- ✓ **Nous demandons un débat public franco-italien sur l'ensemble des traversées alpines comprenant la Méditerranée afin d'examiner les différentes situations et les perspectives à long terme, ainsi que les différentes propositions.**



### **Le réseau ferré existant et les corridors européens fret ferroviaire**

Pour nous, la démarche des traversées alpines franco-italienne concerne deux régions françaises (Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes) et trois régions italiennes (Liguria, Piémonte, Valle d'Aosta).

En annexe figure l'état des réflexions FRAPNA pour la partie française.

Nous insistons sur les points suivants :

1. L'urgence de la régénération/modernisation du réseau ferroviaire existant :
    - Cette urgence a été très bien exposée par le rapport commandé par RFF et la SNCF « AUDIT SUR L'ETAT DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL FRANÇAIS » du 7 septembre 2005, réalisé par l'EPFL - LITEP
    - Le temps de parcours, trop souvent symbolisé par la vitesse de pointe, n'est qu'un élément de choix
    - En revanche, nous insistons sur la qualité du niveau de service : régularité, fréquence, amplitude horaire dont les Suisses sont les maîtres.  
Il est à noter que depuis la mise en services des TER (1997 en Rhône-Alpes) les associations d'usagers ne cessent de revendiquer ces objectifs de niveau de service.
  2. L'absolue priorité d'organiser massivement le fret ferroviaire par la technique du feroutage sur la ligne historique Ambérieu – Chambéry – Modane –Turin section du corridor D européen :
    - La ligne est modernisée au gabarit B1 et à l'exploitation ERTMS (fin 2014)
    - Le projet de plateforme de chargement/déchargement des camions doit être opérationnel en moins de 3 ans aux Fromentaux, commune de Leyment (01) au sud d'Ambérieu. (voir ci-dessous)  
Elle a l'énorme avantage d'être à l'extrémité sud du **corridor C européen et sur le corridor D.**
- ✓ **Nous demandons que la priorité ferroviaire soit portée sur le réseau existant, tant pour les voyageurs (essentiellement de moyenne et courte distance) que pour les marchandises justifiées<sup>2</sup>.**
- ✓ **Nous demandons le retrait définitif du projet de LGV/TGV non mis dans cette enquête d'utilité publique, entre Lyon Saint-Exupéry et Chambéry, ainsi que la levée des PIG attachés à son tracé.**

---

<sup>2</sup> Nous entendons par « marchandises justifiées » celles qui ne pénalisent pas les fabrications ou créations d'une économie de proximité





### **Trafics et perspectives**

Nous rappelons que notre démarche fondamentale s'appuie sur deux constats :

1. L'urgence environnementale du transfert des trafics routiers (voyageurs et marchandises) sur les modes plus respectueux de notre environnement
2. Aucun indice majeur ne justifie une nouvelle ligne ferroviaire en Rhône-Alpes entre la France et l'Italie.

Les annexes 3, 4 et 5 démontrent :

1. Le surdimensionnement des infrastructures routières dont le doublement du tunnel du Fréjus est le symbole
2. La très faible perspective d'explosion des trafics marchandises dans la partie nord des Alpes franco-italienne
3. L'absolue nécessité d'une voie ferroviaire mixte dans la région PACA entre Marseille et Gênes tout en développant le mode maritime, dont celui de "merroutage". La création d'une LGV/TGV ne doit plus être à l'ordre du jour.

- ✓ **C'est la raison pour laquelle dans notre communiqué de juin 2010 (annexe 6) nous demandons la réalisation de la plateforme de chargement/déchargement des camions aux Fromentaux (Leyment 01), d'ici 3 ans, pour transférer 10 millions de tonnes/an passant en poids-lourds dans les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. C'est environ 1900 PL sur 60 à 70 trains de ferroutage, par jour donc l'équivalent des 700 000 PL par an en moins dans les Alpes !**

La différence de coût entre quelques dizaines de millions d'euros pour la réalisation de cette plateforme et les plus de 20 milliards d'euros du projet de nouvelle liaison ferroviaire pour le même résultat, est immense, sans compter que cette plateforme peut-être rapidement opérationnelle sous réserve d'une VOLONTE POLITIQUE !

- ✓ **Des mesures politiques et économiques seront à prendre pour atteindre cet objectif dans les meilleurs délais, dont des restrictions aux passages des deux tunnels routiers.**



### **Le projet mis à l'enquête publique**

Suite aux différentes informations que nous avons eues, en particulier depuis le malheureux accident du tunnel du Mont-Blanc, nous pensions que le projet serait à priorité fret ferroviaire, dès sa première phase.

Nous considérons que la présentation de cette 1<sup>ère</sup> phase en 2 étapes **est une entourloupe** privilégiant une poignée de voyageurs rapides.

Les graves imprécisions et le flou, d'ailleurs relevé par l'Autorité environnementale, permettent de penser que l'étape 2, fret ferroviaire, ne se fera jamais. De plus, cette étape 2 est peu performante puisque à voie unique ce qui laisse entendre que l'Etat et RFF ne croient pas au fret ferroviaire.

Certes, il est écrit que la branche Dullin-L'Epine à deux voies permettra le passage de quelques trains de fret ferroviaire.

Nous constatons, comme décrit ci-dessus, qu'en fait, le fret ferroviaire passera par la voie historique modernisée conformément au Corridor D européen, jusqu'à concurrence de 11 à 13 millions de tonnes par an alors qu'il en passe moins de 3 millions actuellement.

Le dossier ne dit rien sur les conséquences environnementales de l'importante augmentation du trafic fret ferroviaire, que nous voulons, sur la ligne historique existante en particulier pour le Lac du Bourget et les traversés d'Aix-les-Bains et de Chambéry.

- ✓ **En conséquence nous exigeons une étude environnementale et des impacts du projet mis à l'enquête sur la ligne historique existante d'Ambérieu-en-Bugey à Modane.**

D'autre part, nous ne comprenons pas pourquoi, avec le maintien de l'activité fret ferroviaire sur cette ligne historique, il n'a pas été envisagé un contournement Est des deux agglomérations d'Aix-les-Bains et de Chambéry ?

C'est pourtant l'objectif du CFAL pour l'agglomération lyonnaise, que nous soutenons.



### **3. ANALYSE DES IMPACTS ET DES MESURES**

Dans cette situation très contrainte, faute de débat public préalable, la marge est faible pour un examen de détails, pas à pas sur le terrain, afin de comment diminuer, le plus possible, les atteintes à l'environnement.

Cependant, nous avons beaucoup apprécié l' « Avis délibéré de l'autorité environnementale sur la liaison ferroviaire Lyon-Turin : itinéraire d'accès au tunnel franco-italien » de l'Autorité environnementale du 7 décembre 2011.

Nous avons constaté à la lecture de la moitié de ce document, que toutes les questions que nous nous posons dans la première partie de notre avis sont largement reprises et plus détaillées en particulier sur les enjeux trafics voyageurs et marchandises quant au phasage et au coût de cette opération.

Nous insistons sur l'autre moitié de l'avis de l'Autorité environnementale concernant l'environnement tant pour les milieux naturels que pour les populations riveraines, avec laquelle nous sommes en accord.

Nous avons noté les nombreuses questions soulevées par l'Autorité environnementale concernant le projet d'ensemble :

- l'utilité et la justification de ce projet et sa contribution extrêmement limitée à la réduction des émissions,
- les impacts importants sur les zones humides et l'environnement,
- les problèmes de bruit pour les riverains,
- la destruction de surfaces agricoles,
- le coût très élevé du projet.

Nous attirons l'attention sur les retombées très impactantes du tracé sur les zones humides et les ripisylves en particulier pour la confluence de la Bourbre et du Catelan et la forêt alluviale de Chapareillan.

#### **Secteur Plaine de la Bourbre et du Catelan**

**Nous accueillons positivement les propositions de Mesures Compensatoires** avec le renforcement de l'APPB Confluence Bourbre-Catelan (Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope), par la conversion de cultures de maïs en prairies en extension de l'APPB, et la création d'un corridor écologique Est-Ouest le long du Catelan, permettant de relier l'APPB avec le projet d'Espace Naturel Sensible Cœurs de Nature.

Des garanties de la réalisation des Mesures Compensatoires sont essentielles. La **maîtrise foncière de l'ensemble des Mesures Compensatoires doit être intégrée à la Déclaration d'Utilité Publique**. Afin de garantir la pérennité de ces mesures compensatoires, nous souhaitons que l'ensemble de ces surfaces soit mis à disposition d'un gestionnaire unique : le Conservatoire départemental des espaces naturels (AVENIR) et qu'un statut réglementaire (APPB) soit donné à l'ensemble du site en extension de l'APPB Bourbre/Catelan.

**Réseau Ferré de France (RFF) doit assurer le financement de l'acquisition, de l'aménagement et la gestion effective** (définition d'un plan de gestion, mise en application pendant 30 ans) des Mesures Compensatoires.

**RFF doit tout mettre en œuvre pour rendre son projet « transparent » en terme hydraulique et biologique dans la plaine du Catelan.** RFF doit notamment faire de nouvelles propositions, plus détaillées, pour le maintien des continuités écologiques.

Dans le détail nous souhaitons attirer votre attention sur les mesures compensatoires envisagées pour les zones humides et les espèces :



- Comme convenu par RFF en réunion de concertation du 23/06/11, le calcul des hectares de Mesures Compensatoires zones humides (actuellement 92 ha) est à augmenter pour tenir compte de **l'emprise sur zone humide des routes nord-sud** traversant la ligne ferroviaire (ouvrage, talus, entrées en terre ...)
- A la réunion de concertation le 23/06/11, avec l'ensemble des acteurs locaux, les Mesures Compensatoires suivantes ont été présentées :
  - 38 ha de conversion de maïs en prairies en renforcement de l'APPB
  - 86 ha de corridors écologiques Est-Ouest, le long du Catelan, avec « re-naturation » du canal aujourd'hui, il est indiqué :
    - 11 ha en renforcement de l'APPB
    - 114 ha le long du Catelan.Il serait à confirmer qu'il s'agit bien du même ensemble de projet, car la carte n'apporte pas cette précision.
- Le **Bois de Cariaux** a été préservé lors de la définition du tracé de la ligne très haute tension. Il convient de modifier le tracé de la ligne ferroviaire pour éviter cette zone, ou sinon de prévoir des compensations spécifiques (présence notamment du pic épeichette).
- **Le Boisement du Jeannet** en rive droite du Catelan juste en amont de la confluence abrite plusieurs espèces protégées (pic noir, bondrée apivore, dortoir hivernal de moyens-ducs dans la vieille fruticée à nerpruns purgatifs) et sera fortement impacté par la ligne ferroviaire. Il faut prévoir des mesures de restauration de ce boisement avec la création de bosquets denses dans la plaine. Les mares à triton crêté et rainette arboricole du Jeannet seront également impactées et devront être recréées en suffisance et dans des secteurs où elles peuvent rester en eau pendant des périodes significatives en veillant à l'absence de populations de poissons (au moins un assec tous les deux ans).
- **Les anciens méandres de la rivière Bourbre** en limite de Frontonas et Villefontaine vont probablement disparaître (phragmitaies, vieux saules...) avec la réalisation de l'aménagement. Il est nécessaire de prévoir des mesures compensatoires spécifiques (plantation de saules têtards le long du Catelan, participation à la renaturation de la Bourbre avec le SMAB, etc.).
- **Les modalités de l'aménagement écologique du corridor Catelan sont à étudier** : à la différence de la proposition actuelle de RFF, il nous semble qu'un boisement n'est pas souhaitable et que **la priorité serait plutôt des prairies permanentes à fauche tardive** (pour des raisons de biodiversité, connexion écologique, milieu en état critique sur la plaine du Catelan) ou de pâturage extensif. Des haies de séparation des cultures de chaque côté peuvent améliorer le fonctionnement du corridor écologique et enrichir la biodiversité. Pour le Catelan, nous sommes d'accord qu'un « méandrage » présente peu d'intérêt (énergie trop faible), mais qu'un reprofilage du lit mineur pour créer des bas-fonds, des caches, des faciès d'écoulement variés est à rechercher pour améliorer l'écomorphologie de ce cours d'eau. Par endroits, des ripisylves (bois tendre du type saule pour favoriser le castor présent sur la Bourbre et le Catelan) peuvent être reconstituées en alternance avec des milieux plus ouverts (berges en herbe, en mégaphorbiaie ou en roselière). Enfin, il nous semble important de rechercher tout le long de ce corridor des possibilités de remise en humidité (blocage de certains drains, création de mares, mise en eau de fossés...). L'ensemble de ces questions doit être examiné sur le terrain, en cohérence avec les aménagements (ligne RFF, routes, accès ...) pour définir un plan de gestion des milieux.
- Une cohérence de gestion biodiversité de corridor est à rechercher avec les **modes de gestion des talus** de la ligne RFF elle-même.



- Une colonie d'une quinzaine de couples de Milans noirs (rapaces en annexe 1 de la Directive Oiseaux) niche dans l'APPB Bourbre/Catelan. Il est nécessaire de prévoir une sécurisation de la ligne électrique d'alimentation de la ligne ferroviaire afin d'éviter les collisions de ces rapaces avec les câbles électriques.
- Comme convenu en réunion le 23/06/11, il faut **continuer le corridor jusqu'à la zone Cœurs de Nature** (entre le coude du Catelan au niveau de la RD208a et la Vieille Bourbre [corridor en « L ] et/ou les boisements existants à l'ouest de la RD18 [tout droit est-ouest]).
- Nous sommes favorables à la proposition des **38 ha de cultures à transformer en prairies humides** et à intégrer à l'APPB, avec remise en fonction hydraulique (humidité, inondation), maîtrise du foncier et financement de la gestion. Cela correspond à une réelle restauration de zone humide, appropriée pour une Mesure Compensatoire.
- Au-delà de ces restaurations, nous accueillons favorablement la proposition d'intégrer à l'APPB les 5,9 ha de **Mesures Compensatoires de la déviation de La Verpillière**.
- Nous rappelons qu'il manque toujours, de façon « historique », **21 ha correspondant aux Mesures Compensatoires de l'échangeur A43 AREA de Villefontaine 1993** qui n'ont jamais été réalisées. (Les parcelles initialement prévues ont été données comme Mesures Compensatoires de la ZAC des Sayes en 2005). Cela devrait permettre l'intégration à l'APPB d'autres terrains de l'Etat ou privés (par échange avec des parcelles de l'Etat situées plus loin), en priorité la parcelle Bouvier et le Grand Cariaux.
- Concernant la réalisation de **l'ouvrage RFF sur l'APPB** : nous accueillons positivement le projet d'un ouvrage long pour limiter les effets de coupure. Nous soulignons la nécessité d'une protection phonique sur l'APPB qui doit être une zone de tranquillité. En Mesures Compensatoires espèces protégées, nous demandons que cette réalisation permette des **travaux pour remettre en eau l'APPB**, en faisant remonter la nappe, et par exemple la création de mares en concertation avec le gestionnaire de l'APPB (Conservatoire départemental AVENIR). Nous souhaitons également que des équipements pour les chiroptères soient installés (gîtes à chiroptères intégrés lors de la conception des ouvrages) sous le pont au-dessus du Catelan et de la Bourbre.
- Il est nécessaire de préciser les besoins et emplacements des **passages à faune**, selon la méthode développée par la LPO 38, sur la fragmentation du paysage et la localisation des corridors.
- Les aménagements des routes nord-sud ne doivent pas faire obstacle au corridor est-ouest du Catelan.
- Le dossier prévoit le franchissement de nombreux cours d'eau et ne précise pas de mesure compensatoire pour chacun d'entre eux, alors que le secteur du Nord-Isère abrite de nombreuses espèces protégées (castor, loutre, libellules, poissons, etc.). Il nous semble indispensable de prévoir systématiquement un surdimensionnement de tous les ouvrages surplombant les cours d'eau (même les petits). Ces ouvrages sur les petits cours d'eau devant être réalisés avec des buses rectangulaires ménageant systématiquement des passages à faune de chaque côté du lit mineur.
- Le passage de la rivière Bièvre le long de l'autoroute sur la commune de Chimilin va accroître la problématique existante de rupture de la continuité écologique. En effet, le franchissement par le pont autoroutier est actuellement associé à un seuil infranchissable pour la faune aquatique et qui ne dispose pas de passage à pieds secs pour le reste de la faune. RFF doit proposer des mesures compensatoires permettant de régler le franchissement de l'ensemble de ces ouvrages (effet cumulatif).





- Sur Saint-Clair-de-la-Tour, un point de conflit avec la grande faune (écrasement de cerf élaphe notamment) est signalé sur l'autoroute. La réalisation de la ligne ferroviaire risque d'accentuer ce problème. Il faudrait envisager une mesure compensatoire afin de créer un passage à grande faune surmontant les deux ouvrages.

Divers points sur le chantier :

- Les **matériaux enlevés du tunnel de Saint-Savin** doivent être prioritairement utilisés pour remblayer les carrières légales et extractions illégales le long de la RD143 à l'est de Saint-Savin (captage d'eau potable de la commune de St Savin) ainsi que la carrière Gonin à l'est de Cessieu (au sud de l'A43) comme le prévoit le Schéma départemental des carrières de l'Isère. Dans tous les cas, les matériaux déposés illégalement dans ces extractions (déchets, mâchefers) doivent être enlevés préalablement et non pas recouverts. De même pour les autres tunnels, un plan précis des stockages provisoires et définitifs des matériaux doit être fourni. Le comblement d'anciennes carrières devra être privilégié.
- Il serait nécessaire de décapier la « terre végétale » (couche vivante de sol contenue dans les 30 premiers centimètres) située sur le tracé et de la stocker dans de bonnes conditions afin de pouvoir la réutiliser, lors des réaménagements agricoles ou naturels. Sur certains secteurs comme le bois du Jeannet, le sol tourbeux décapé devra servir au projet de renaturation de zones humides (mares par exemple ou renaturation d'une berge de la gravière Ytong située sur la commune de St Savin).
- Il faudra être particulièrement vigilant avec les espèces introduites envahissantes et prendre toutes les mesures pour éviter de créer de nouveaux foyers, par exemple, de **renouée du Japon** ou de contribuer à son expansion.
- Nous proposons d'examiner la faisabilité de **renaturation de l'ancienne décharge de Frontonas**, située à proximité immédiate de l'emprise RFF, et de celle de La Verpillière, située à proximité.
- Dans la zone d'entrée du tunnel de Saint Savin, le projet doit prévoir la création ou le maintien **d'itinéraires cyclables et piétons** entre Bourgoin-Jallieu et le marais du Catelan et la Voie Verte vers Crémieu.
- Entre la confluence Bourbre-Catelan et Grenay, le projet doit pouvoir intégrer un itinéraire cyclable (parallèle à la ligne), permettant de relier la future Voie Verte de la Bourbre à la ZAC de Chesnes (desserte vélo en cours d'élaboration). Nous demandons à RFF de se rapprocher du projet de Schéma Vélo de la CAPI à ce sujet.

Mesures compensatoires agricoles.

- Les **Mesures Compensatoires agricoles doivent viser un ratio volontariste de rétablissement de l'emploi agricole** : nous proposons un ratio de 2 emplois créés pour 1 emploi détruit, parallèle au ratio pour les Mesures Compensatoires zones humides fixées par le SDAGE.
- RFF a chiffré l'emprise du projet sur l'agriculture à 50 ha. Nous estimons qu'il convient d'ajouter environ 25 % pour les entrées en terre, emprise des routes nord-sud non chiffrées. Cela correspond à la perte d'environ 0,98 emploi directs\*.



- Nous proposons à RFF de compenser cette perte d'emploi agricole par un **investissement dans le projet de maraîchage biologique en cours de mise en place sur Bourgoin-Jallieu**, dans le cadre de la Charte Bourbre-Catelan et à proximité de Cœurs de Nature. **L'acquisition et larétrocession à ce projet de 8,6 ha** correspondraient à la création nette de 2 x 0,98 emplois<sup>3</sup>.
- De plus, et au-delà des calculs de la compensation des emplois agricoles, la création de prairies (talus ouvrage RFF, corridor du Catelan ...) peut fournir des espaces de **pâturage ou production de foin** pour des éleveurs, dans le cadre des objectifs de gestion biodiversité définis, et la gestion des espaces pour la biodiversité peut être assurée par des agriculteurs. La surface des Mesures Compensatoires zones humides (124 ha) correspond à une transformation de maïs en pâturage ou en milieux gérés pour la biodiversité. Sur les bases du chiffre le plus conservateur d'emplois/ha des différentes exploitations pâturage (bovins viande), cela représente une création nette d'emplois agricoles de  $2,49 - 1,93 = 0,56$  emploi<sup>3</sup>.

### **Secteur Avant Pays Savoyard**

Nous avons été très surpris du peu d'attention qui a été porté pour ce secteur, traversé en particulier par un imposant viaduc.

Nous reprenons à notre compte l'avis de l'Autorité environnementale sur ce secteur exprimé dans le paragraphe suivant : « *L'Autorité environnementale note l'existence de quelques variantes présentées et discutées dans le cadre de l'étude d'impact (traversée du Guiers, traversée du marais d'Avressieux, Cluse de Chambéry, Combe de Savoie). L'Autorité environnementale constate néanmoins, dans le cas du marais d'Avressieux, l'insuffisante explicitation des contraintes du projet empêchant une variante de la ligne voyageurs plus proche de l'autoroute A43, qui aurait été plus protectrice pour le marais. Compte tenu des difficultés rencontrées dans la Combe de Savoie, il aurait pu être intéressant de présenter toutes les variantes étudiées et les raisons pour lesquelles elles ont été écartées, sans se limiter aux trois principales. La traversée en biais de l'A43 par un viaduc long au niveau de Chimilin, franchissant un diffuseur autoroutier en troisième niveau, mériterait d'être justifiée par une présentation des variantes étudiées. L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude en ce sens* ».

Nous avons été informés par Monsieur le maire de Chimilin, qu'il avait demandé à monsieur Michel Martin de faire un dossier sur une nouvelle proposition de tracé plus conforme aux vœux de l'Autorité environnementale et moins impactante pour la commune.

Aucun stockage de déblais ne doit être réalisé sur le site potentiel de Vérel-de-Montbel (puits de Lourdain où 150 000 m<sup>3</sup> sont prévus) car ce site est proche d'une falaise classée Natura 2000 notamment en raison de la présence de rapaces.

- ✓ **Sous réserve d'une moindre atteinte à l'environnement (traversées en viaduc des vallées de la Bièvre et du Guiers et l'évitement du Site Natura 2000 du marais d'Avressieux) que le projet RFF, nous soutenons la démarche.**

<sup>3</sup> Emplois/ha SAU 2007 : grande cultures = 0,0156 ; maraîchage = 0,586 (différence = 0,5704). Source : Ministère de l'Agriculture (France), "Agreste", Enquête sur les Exploitations Agricoles en 2007" <http://www.agreste.agriculture.gouv.fr/publications/chiffres-et-donnees/article/enquete-sur-la-structure-des>



### **Secteur Combe de Savoie**

Nous avons la même démarche en nous appuyant sur l'avis de l'Autorité environnementale et la mobilisation de la population avec la municipalité de Chapareillan que nous avons rencontré.

- ✓ **Sous réserve d'une moindre atteinte à l'environnement (éviter le site Natura 2000, ruisseau du Glandon, APPB de la forêt alluviale et zones humides des Corniols) que le projet RFF, nous soutenons la démarche d'une variante de tracé passant au sud de la commune.**

Ce tracé au sud de la commune doit être prolongé par un viaduc au-dessus des infrastructures routières et de l'Isère

### **Secteur Tunnel sous Belledonne, Plaine du Canada et tunnel du Glandon**

Nous sommes résolument opposés à la traversée de la Plaine du Canada.

Comme l'a écrit l'Autorité environnementale, le dossier d'EUP, faute d'expertise indépendante, n'apporte pas la preuve qu'il n'y a pas de solution autre que l'atteinte à cette zone Natura 2000.

De plus le tracé proposé est à la limite d'une zone Seveso II (entreprise Arkéma à La Chambre).

### **Le bruit**

Nous attirons l'attention sur l'impérative nécessité de ne pas ajouter 1 seul décibel dans l'ensemble des territoires traversés.

A l'échelle d'un projet de plusieurs milliards d'euros dont, s'il devait se réaliser, le temps de vie est de plusieurs siècles, il serait incompréhensible que les populations riveraines sur plusieurs générations soient définitivement impactées par une source sonore de plus.

Nous savons que RFF a respecté au mieux les règles de l'art conformément à la réglementation. Le résultat est qu'il y aura bien un impact sonore dans toutes les zones où le projet sera à l'air libre, moins en tranchée que sur un remblai.

C'est la raison pour laquelle nous exigeons la mise en place de technique de couverture au minimum anti bruit sur l'ensemble des sections concernées.

Ces couvertures devant être végétalisées dans la quasi-majorité des cas.

Voici quelques schémas possibles aimablement prêtés par monsieur Michel Martin<sup>4</sup>, ingénieur conseil.



<sup>4</sup> Nous avons été souvent consultés par cet ingénieur conseil dans le cadre de ce projet en particulier pour des variantes possibles de tracé et pour son alternative du « plan B ».





- ✓ **Nous soutiendrons les riverains et leurs associati plus par rapport à l'existant.**

### **Mesures compensatoires**

- ✓ Nous demandons :
  - que la maîtrise foncière de l'ensemble des mesures compensatoires soit intégrée à la Déclaration d'Utilité Publique ;
  - que les mesures compensatoires soient localisées, quantifiées, qualifiées et planifiées. Leur présentation doit comporter les moyens qui seront mis en œuvre ainsi que les partenariats locaux qui seront développés. Il en est de même pour les mesures d'accompagnement ;
  - que la gestion des terrains des mesures compensatoires soit assurée par un seul gestionnaire par département, à savoir les Conservatoires départementaux des espaces naturels de l'Isère et de Savoie ;
  - que les enjeux de maintien des continuités écologiques, aquatiques comme terrestres, soient mieux considérés ;
  - que des espaces spécifiques doivent être évités, tel que le Bois des Cariaux, ...
  - que les emplacements des passages à faune soient en adéquation avec la méthodologie développée par la LPO 38 et soient précisés ;
  - que les caténaires prennent en considération les collisions avec l'avifaune. Elles doivent être conçues et aménagées pour éviter tous conflits avec les oiseaux ;
  - que les ouvrages franchissant des zones humides soient le moins impactant possible. Les mesures compensatoires concernant le franchissement des cours d'eau doivent être des ouvrages qui permettent le passage de la faune et donc dimensionnés en conséquence.

### **Matériaux de déblais (10 millions de m<sup>3</sup>)**

Concernant les matériaux extraits des chantiers tunneliers, un véritable **plan de stockage doit être présenté**. Cette demande, comme soulignée par l'Autorité environnementale, doit faire l'objet d'une démarche de concertation et d'enquêtes publiques pour TOUS les sites de dépôts pressentis.

- ✓ **Nous exigeons un plan de gestion des matériaux de déblais.**

Par exemple les déblais du tunnel sous Chartreuse devraient être véhiculés de préférence sur bandes et stockés, pour ceux non utilisés, dans l'ancienne carrière Botta à Saint-Thibaud-de-Couz sans impacter les zones humides de la Praire.

Aucun stockage de déblais ne devrait être réalisé dans l'Avant-Pays **savoyard**, sur le site potentiel de Vérel-de-Montbel (puits de Lourdain où 150 000 m<sup>3</sup> sont prévus) car ce site est proche d'une falaise classée Natura 2000, notamment en raison de la présence de rapaces.



L'utilisation et le stockage des matériaux doivent être en adéquation avec les Schémas départementaux des carrières, en donnant la priorité au remblaiement des carrières illégales après extraction des matériaux entreposés dans ces dernières de manière illégale (tels des déchets, des mâchefers, ...).

Nous demandons à ce que la terre végétale soit réutilisée lors des aménagements ou réaménagements. Les conditions de décapage et de stockage doivent être prévues en conséquence.

Les aménagements anti-bruit sur tout le parcours devront en bénéficier.

L'utilisation de la terre végétale sera affectée dans une situation écologique équivalente. Pour exemple : la terre végétale décapée d'une zone humide sera destinée à une autre zone humide.

### **Espèces végétales introduites et envahissantes**

Les chantiers, en particulier la mobilisation des déblais, devront être contrôlés afin de ne pas accentuer l'expansion de plantes introduites invasives telles que la renouée du japon, le buddleia (ou arbre aux papillons), l'ambrosie, l'ailante, ...

Tous transports de terre d'une zone contaminée, dans laquelle peuvent se trouver des fragments ou des graines de plantes, vers une zone saine doivent être interdits.

Afin d'éviter la présence de milieux favorable à leur développement, les sols ne doivent pas être laissés nus dans les zones susceptibles d'être colonisées. Il convient donc de prévoir leur couverture.

### **Agriculture**

Les mesures compensatoires doivent permettre de renforcer l'emploi agricole, à l'image des mesures compensatoires prévues par le SDAGE concernant les zones humides.

Elles doivent, tant que faire se peut, contribuer à l'investissement de projets locaux tel que le maraîchage biologique à Bourgoin-Jallieu.

La gestion des prairies et des talus créés peut être confiée à des agriculteurs locaux.

### **Mesures paysagères**

Nous demandons que RFF et les entreprises contractantes s'engagent à n'utiliser que des espèces exclusivement locales et à conserver des zones d'expression spontanée de la nature (non intervention sur certains secteurs en privilégiant les connexions avec des milieux naturels).

### **Les modes de déplacements non motorisés**

Nous demandons que pour l'ensemble des territoires traversés, il soit étudié, rétabli et valorisé tous les itinéraires de cheminements piétons, de circulation des vélos (au quotidien, de promenade ou sportif) et des itinéraires hippiques.





## Annexe 1

### Bref rappel historique

La période des « trente glorieuses » s'est terminée par le constat suivant : déclin du mode de transport ferroviaire (tant voyageur que marchandise) au grand profit du mode routier.

Le 27 septembre 1981 est la date de lancement du premier TGV commercial entre Paris et Lyon.

On connaît la suite.

La première étude de la SNCF date de 1987 mais ne concerne que le tunnel transfrontalier qui était mixte : fret et voyageur.

Pour les marchandises, le déclin du fret ferroviaire s'accroît toujours au profit du transport routier.

L'euphorie TGV gagne comme le fut l'autoroute après la Loi du 18 avril 1955.

On a connu de nombreux Schémas directeurs routiers nationaux (SDRN) ; dès le 14 mai 1991 est lancé le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse élaboré par le ministère de l'Équipement de Louis Besson. Le décret du SDNLFGV ne sera promulgué que l'année suivante le 1<sup>er</sup> avril 1992 (le ministre était alors Paul Quilès).

La liaison ferroviaire transalpine à grande vitesse y est inscrite.

Le rapport Legrand de juillet 1991 sur une commande du ministère de l'Équipement conclue à une saturation ferroviaire et routière des traversées Nord-alpines<sup>1</sup> en 2010.

Le premier dossier de consultation d'une nouvelle ligne LGV coté français entre Lyon-Satolas et Montmélián date du 12 octobre 1992 c'est-à-dire l'année des Jeux Olympiques d'hiver d'Albertville alors que le tronçon nord du contournement LGV de Lyon était terminé.

Que c'est-il passé ensuite en 8 ans ?

1. La France ratifie la convention alpine par la loi du 6 décembre 1995 ;
2. Décret du 13 mai 1996 portant publication de l'accord Franco-Italien pour la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin qui a été signé le 15 janvier 1996 ;
3. De 1995 à 1997 études préliminaires pour les liaisons au tunnel de base, coté français ;
4. Commandé par Jean-Claude Gayssot, alors ministre de l'Équipement, le rapport Christian Brossier/Jean-Didier Blanchet/Michel Gérard est rendu public le 29 mai 1998 sous l'intitulé « La politique française des transports terrestres dans les Alpes » : il remet fortement en question le projet de Transalpine ! ;
5. 18 septembre 1998 décision ministérielle donnant plus d'importance aux questions du fret ferroviaire dont pour les lignes existantes ou le fuseau Bauges ;
6. 23 septembre 1998 sommet de Nîmes : nouvel engagement franco-italien pour le tunnel de base et confirmation de l'objectif fret ferroviaire pour la ligne existante entre Ambérieu et Turin.
7. 24 mars 1999 affreux accident du tunnel du Mont-Blanc ;

Si cet événement dramatique a permis de doper le projet de transalpine en le portant à l'échelle Européenne dans le cadre du TEN-T / Transport infrastructure dont pour les réseaux transeuropéens (RTE), pour l'Europe de l'objectif « Grande Vitesse » on est passé à l'objectif « priorité fret ferroviaire ».

Le 29 janvier 2001 nouvel accord franco-italien pour la seule partie commune franco-italienne c'est-à-dire essentiellement le tunnel de base pour un usage mixte fret et voyageurs.

Mais du côté italien l'opposition au tunnel mixte à la nouvelle ligne ferroviaire s'organise.

**En octobre 2001 France Nature Environnement en accord avec ses associations locales regroupées au sein de la FRAPNA, dépose une demande de débat public sur les ferroviaires transalpines - fret et voyageurs - auprès de la Commission nationale du débat public (CNDP) Si madame Dominique Voynet, ministre de l'environnement a donné son accord, monsieur Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement n'y a pas donné suite.**

---

<sup>1</sup> Depuis le début la notion de traversées alpines ne concerne que la partie Nord des Alpes françaises et italiennes !

**Ce débat public que nous demandons toujours aujourd'hui concerne l'ensemble des traversées alpines depuis Saint-Gingolph au Nord à la frontière Suisse à Menton au Sud à la frontière Italienne en y ajoutant la voie maritime de la mer Méditerranée.**

Il est notable que du côté français les deux objectifs Grande Vitesse et Fret s'entrechoquent. Cependant le gouvernement français, via RFF, applique progressivement l'orientation du RTE-T pour les deux corridors de fret ferroviaire qui traversent son territoire (voir chapitre suivant sur l'existant).

Poursuivant leur lobbying, les rhônalpins obtiennent du gouvernement français des études puis la concertation pour la partie française de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin entre Grenay et le sillon alpin.

L'Audit de février 2003 sur les grands projets d'infrastructures de transport commandé par le gouvernement, stigmatise le projet : « Au stade de l'APS, les études disponibles sur le projet de LGV Lyon-Sillon alpin restent très imprécises. »

En effet, il y a un mélange des genres entre ce qui est du ressort des voyageurs (la LGV) et ce qui du ressort des marchandises (l'existant à développer et/ou une nouvelle ligne). Dans le cas d'une nouvelle ligne fret ferroviaire, évidemment incompatible avec la Grande Vitesse, la LGV lui serait parallèle depuis Grenay jusqu'au sillon alpin, en fait jusqu'à Montmélian en passant sous le massif de la Chartreuse.

Le 31 décembre 2003 décret portant publication de l'accord franco-italien du 29 janvier 2001. Presque 3 ans après !

Suite à la consultation qui s'est déroulée du 25 mars au 11 juin 2005, monsieur Dominique Perben, ministre de l'Équipement commande à RFF par lettre du 17 février 2006 des études préliminaires sur la nouvelle ligne pour le fret dite du Bas Dauphiné.

Le 2 février 2007, aux vues des études préliminaires, monsieur le ministre commande à RFF l'Avant projet sommaire qui servira de base pour l'enquête d'utilité publique (EUP).

Le 19 mars 2007, monsieur Dominique Perben signe avec RFF et 12 grands élus de Rhône-Alpes un protocole d'intention et de financement pour la réalisation d'une première phase des accès au tunnel international de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon Turin et des liaisons entre Lyon et le Sillon alpin pour un montant de **4,4 Milliards d'€ dont près de 1 milliard d'€ (22,2 %) pour le compte des collectivités territoriales.**

Le 18 décembre 2007 décret d'utilité publique pour la partie française de la section internationale du tunnel franco-italien.

**Le 11 juin 2010 FNE et la FRAPNA, dans un communiqué, se félicitent de l'adoption de la Loi autorisant l'approbation de l'accord relatif à la mise en place d'un service de ferroutage entre la France et l'Italie** qui a été adoptée par le parlement le 31 mai. Elles demandent : « la création d'une **plate-forme de chargement/déchargement à Ambérieu** doit être lancée dès maintenant afin que, d'ici 3 ans, le rendement du fret ferroviaire, dans les Alpes du nord, entre la France et l'Italie, soit de 1 900 PL/jour. Actuellement, 3 870 Poids lourds y circulent en moyenne par jour. »

Le 13 janvier 2012, FNE et FRAPNA écrit à madame Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, Ministre de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement pour demander un report de l'enquête d'utilité publique sur la « Liaison ferroviaire Lyon-Turin – itinéraires d'accès au tunnel franco-italien » et d'ouvrir un débat public sur les traversées alpines.

Le 16 janvier 2012, lancement de l'enquête d'utilité publique sur la « Liaison ferroviaire Lyon-Turin – itinéraires d'accès au tunnel franco-italien »

Nous n'avons pas, à ce jour, de réponse de madame Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET !

## Annexe 2

### Le réseau ferré existant et les corridors Européen fret ferroviaire

Extrait du réseau ferroviaire RFF du grand Sud-Est  
(source site RFF : <http://www.rff.fr/fr/le-reseau/les-cartes> )



Il est important d'avoir en mémoire la carte du réseau ferroviaire du grand Sud-Est qui est inclus dans deux régions : Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte-d'Azur

Comme on le verra par la suite, une des grandes erreurs de la démarche initiale a été de ne pas avoir eu une vue d'ensemble sur les traversées alpines depuis Saint-Gingolph au Nord à Menton au Sud en y ajoutant la mer Méditerranée.

Comme on le sait officiellement depuis la publication en septembre 2005 (commande RFF et SNCF à l'EPFL – LITEP) de l' « Audit sur l'état du réseau ferré national français » il faut investir énormément sur le réseau existant pour au minimum conserver sa pérennité. Extrait de la conclusion :

*« Une comparaison internationale confirme ce fait et démontre que la France investit sensiblement moins dans la maintenance de son réseau ferré que ne le font la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Espagne et la Suisse, et ce, pour toutes les catégories de lignes chargées du réseau classique.*

*La grave contrepartie de ce processus est un vieillissement très important du réseau classique et une perte correspondante de capital (durée de vie résiduelle moyenne de l'infrastructure).*

*Ainsi, l'état moyen de l'infrastructure, sur une part importante du réseau, se dégrade continuellement et les prémices d'une dégénérescence apparaissent. Concomitamment, la fiabilité des composants du système ferroviaire décroît lentement mais sûrement. La poursuite de cette situation ne peut qu'augmenter la fragilité du réseau ferré et menacer la pérennité du réseau classique. »*

### En Rhône-Alpes (coté Est) :

Sur les 12 lignes malades déclarées par Guillaume Pépy directeur de la SNCF lors de son intervention du dimanche 11 janvier 2011, trois sont en Rhône-Alpes dont deux entre Lyon et les Alpes !

1. Lyon ⇔ Ambérieu
2. Lyon ⇔ Chambéry/Grenoble

Les usagers des TER au quotidien comme leurs associations en savent quelque chose.

Ces deux lignes qui ne sont pas en saturation sont « aux taqués » du possible tant elles sont obsolètes en exploitation mais aussi en infrastructure pour les deux branches de la 2<sup>ème</sup> ligne entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry ou celle de Grenoble.

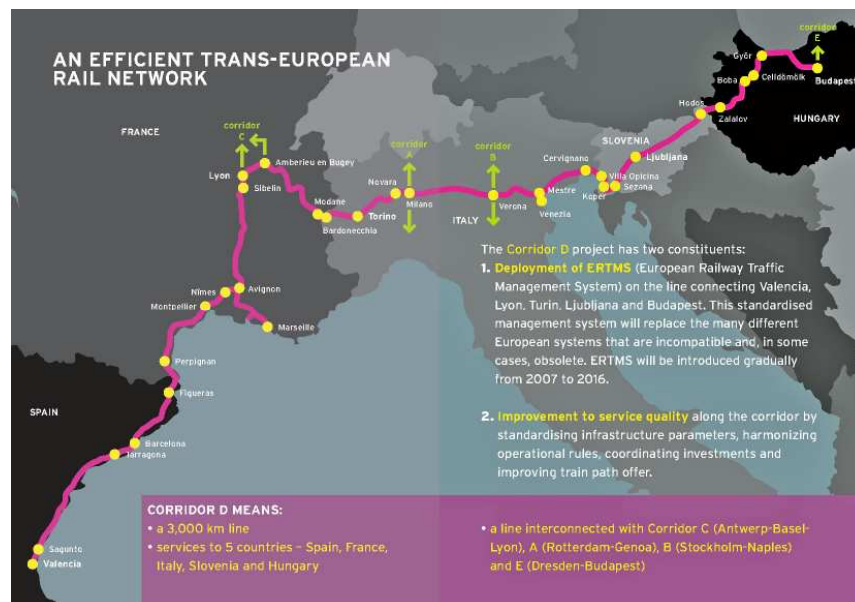
Il est demandé depuis longtemps la modernisation de ces deux lignes avec en particulier deux voies supplémentaires entre Lyon ⇔ Ambérieu et Lyon ⇔ Saint-André-le-Gaz. Ce sera faiblement satisfait avec la réalisation du Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) – partie Nord - dont on attend la déclaration d'utilité publique.

La partie Sud de la ligne dite du « Sillon alpin », Valence-Grenoble-Chambéry, est en cours de modernisation dont par son électrification. Mais se pose l'inquiétante congestion de la gare de Grenoble limitant le développement des trafics ferroviaire.

Comme décrit dans l'historique en annexe, la mise en œuvre des aménagements d'exploitations et de gabarit des corridors européens de fret ferroviaire C et D progresse :

Corridor C : Anvers-Bâle-Lyon site : <http://www.corridorc.eu/fr>

Corridor D : Valence-Lyon-Ljubljana-Budapest site : <http://www.corridord.eu/en>



On remarque que le corridor C se raccorde au corridor D à **Ambérieu-en-Bugey**. Le corridor D se poursuit vers l'Est par la ligne historique Ambérieu-Chambéry-Modane.

Pour la France, le déroulement du programme d'aménagement de ces deux corridors avance. La ligne historique Ambérieu-Chambéry-Modane (**corridor D**) est aujourd'hui au gabarit B1 afin que les convois ferroviaires puissent emmener la quasi totalité des gabarits de conteneurs et des remorques de poids-lourds. Elle doit être équipée avec le système d'exploitation européen ERTMS-ETCS avant 2014.

Les lignes de Savoie sont loin d'être performantes avec des voies uniques et des rebroussements. Nous soutenons les nombreuses demandes de leurs modernisations dont prioritairement :

1. La continuité du CEVA en rive Sud du Lac Léman vers Evian et Saint-Gingolph pour rejoindre les lignes Suisses des cantons du Valais et de Vaud.
2. La mise en œuvre du projet de liaison en Tram-Train entre Saint-Gervais-les-Bains et Martigny en Suisse (canton du Valais) via le passage de Vallorcine.
3. Le shunt d'Etrembières au Sud d'Annemasse
4. La mise à double voie entre Rumilly et Aix-les-Bains

#### PACA (coté Est) :

Contrairement à Rhône-Alpes, comme on le voit sur le plan des lignes RFF, non seulement le réseau ferroviaire est moins dense et, lorsqu'il existe, beaucoup moins performant, il n'y a pas de passage ferroviaire frontalier performant en PACA :

1. Il a été demandé un débat public sur l'amélioration de la liaison Nice – Italie en août 2011 mais il n'a pas été retenu par la CNDP mais cette dernière recommande une concertation puisque *le bilan du débat public sur la LGV PACA, publié le 20 juillet 2005, notait en effet qu'« a été exprimé très fortement le souhait que soit engagée dès maintenant l'étude du prolongement vers l'Italie » et que « la liaison avec l'Italie a été affirmée comme un objectif essentiel par les Alpes-Maritimes et les Bouches du Rhône, à moindre degré par le Var ».*  
*Ce projet, en réalisant le dernier chaînon d'un réseau transeuropéen de transport sur le pourtour méditerranéen, a pour objectif de densifier le trafic des trains du quotidien entre Nice, Monaco, Menton et Vintimille et de développer les échanges internationaux avec l'Italie et d'assurer la connexion ferroviaire de la plateforme aéroportuaire de Nice jusqu'à Gênes, grâce notamment à la construction en cours d'une ligne nouvelle entre Gênes et Vintimille. A ce titre le projet revêt un caractère d'intérêt national.*  
On notera qu'il n'y a pas ou très peu de fret ferroviaire à ce passage compte-tenu du gabarit et de l'état de la ligne.
2. La ligne historique Marseille-Briançon, via Gap, n'a pas été poursuivie vers l'Italie pour rejoindre à Oulx la ligne Modane-Turin. Des études sommaires permettent de penser de l'intérêt d'une telle liaison en particulier pour le fret ferroviaire.

Pour la suite de cette note, on retiendra aussi que le **corridor A**, Rotterdam-Milan-Gênes, est le plus avancé vers l'achèvement du programme de déploiement du système d'exploitation européen. (voir le site : <http://www.corridora.eu> )

Or, on constate que **faute de débat public des traversées alpines**, tout semble fait pour que les deux problématiques Nord et Sud des Alpes françaises s'ignorent alors que l'écart d'une dizaine d'années entre les démarches rhônalpines et Paca se réduit en particulier suite au débat public du printemps 2005 sur le projet de LGV PACA entre Aix-en-Provence et Nice.

Aujourd'hui ce projet devient de plus en plus celui d'une voie mixte performante prenant en compte le fret ferroviaire pour aller rejoindre l'extrémité Sud du corridor A à Gênes. Car du coté Italien, une nouvelle ligne mixte en cours de construction sera terminée entre Gênes et Vintimille.



## Annexe 3

### Trafics et perspectives

#### Les années 90

Depuis la première étude SNCF en 1987 concernant uniquement un projet de tunnel international sous les Alpes, les données trafics ont considérablement évoluées.

A l'époque, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, on était encore sous l'élan des « 30 glorieuses » avec des croissances à peine effleurées par les deux premières crises pétrolières.

On sait que la motivation « grande vitesse » pour les voyageurs est venue largement perturber la démarche fret ferroviaire dès le début des années 90 d'où le fameux Schéma directeur des nouvelles liaisons ferroviaire à grande vitesse (SDNLFGV) du 1<sup>er</sup> avril 1992, mis en œuvre par Louis Besson, alors ministre de l'Équipement mais signé par son successeur Paul Quilès

Cette période des années 90 fut un grand jeu d'acteurs sans connaître vraiment les enjeux trafics, tant voyageurs que marchandises. En effet, il était évident que le trafic voyageur transalpin ne pouvait justifier seul le projet de tunnel de base. Pour le fret ferroviaire cette période fut essentiellement sous le joug des incantations à connotation écologiques puisqu'il s'agissait ni plus, ni moins d'éliminer une grande partie des camions passant dans les deux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.

On ne pouvait évidemment pas s'y opposer !

On sait que l'« idéologie GV » (ou gain de temps par la vitesse) de l'époque prévalait et que les économistes transports surtout ceux de la SNCF surestimaient le fameux taux de rentabilité de l'investissement (TRI) pour la collectivité. Simultanément, on ne connaissait rien en économie transport fret ferroviaire.

Cette tendance fut accentuée par un réel désintérêt politique et économique pour le fret ferroviaire qui déclinait depuis le milieu des années 70.

Mais l'ingénierie des trafics de l'époque prévoit des croissances de trafics marchandises, tous modes, importantes des deux cotés de la frontière et entre les deux pays.

Il a donc été modélisé des scénarios de trafics selon ces fortes croissances en faisant des hypothèses sur les marchés des différentes techniques ferroviaires du « conventionnel », du « ferroutage » et du « combiné ».

Cette modélisation fut « boostée » par les projets des tunnels Suisses et surtout l'ouverture du tunnel sous-La Manche ainsi que la perspective de l'ouverture de l'Europe vers l'Est. La part modale, selon cette modélisation, du ferroviaire était de l'ordre de 40% par rapport à celui de la route à 60% alors qu'en réalité, à l'époque, elle était de moitié moins, environ.

On trouvera en annexe la note de Alpinfo 2004 : données trafics routes et rails 1994, 2000, 2003 et 2004

Les premières prévisions de 1993 faisaient état d'une fourchette de 9,4 Mt/an à 14,1 MT an en 2002 à l'ouverture du tunnel de base !

Pour mémoire, il y en a moins de 3 MT/an en 2010 !!!

Ces résultats furent fortement controversés dans le milieu de l'ingénierie d'autant qu'il devenait de plus en plus difficile pour les gouvernements de se lancer dans des aventures d'investissements « pharaoniques » et incertaines. Le rapport Brossier de 1998 sur « La politique française des transports terrestres dans les Alpes » en est un exemple

Cela n'a pas empêché l'inscription du projet parmi les grands projets Européens en 1994 à Essen.

Mais les informations inquiétantes (Convention de Rio en 92 sur la biodiversité, protocole de Kyoto en 95 sur les GES) concernant l'avenir de notre planète se précisent.

L'accident dramatique du tunnel du Mont-Blanc fait basculer bon nombre d'acteurs/décideurs essentiellement rhônalpins pour le projet d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin tout en mélangeant ce qui est du ressort d'une LGV voyageur et ce qui est du ressort du fret ferroviaire.

On remarquera que peu d'interventions posent la question des trafics à Vintimille et encore moins pour ceux de la mer Méditerranée.

### Les années 2000 à 2011

Comme on l'a vu dans l'historique, les décisions s'enchaînent.  
Il faut monter les dossiers : études préliminaires, consultation, études d'APS, ....

Rien ne va plus en relevés des trafics : les trafics stagnent, voire baissent bien avant la crise de la fin de décennie. Celle-ci accentue le phénomène au début de la deuxième décennie.  
Alpinfo continue à publier régulièrement les trafics au travers des Alpes.

De nouvelles études de modélisation/prévision des trafics sont faites en intégrant cette fois Vintimille. Le modèle prend en compte le choix modal entre la Route et le Rail selon différents critères socio-économiques. Mais ces critères sont généralement évalués empiriquement et souvent liés à la croissance des échanges eux-mêmes issus de la croissance économique européenne.  
Le résultat est que si le Lyon-Turin n'est pas fait, tout l'arc alpin occidental est saturé en 2020.  
(pour mémoire, dans la décennie précédente, il fallait ouvrir le tunnel en 2002 !)

Dés lors que l'idéologie de la croissance Européenne avec l'Europe élargie, d'une part et que d'autre part cela va entraîner une croissance des échanges, l'offre infrastructure s'impose.  
On constate d'ailleurs qu'au début de la décennie, si le débat Rail ou Route devenait de plus en plus en faveur du 1<sup>er</sup>, on continuait l'offre routière et autoroutière malgré un net ralentissement. (A48, A51, contournement de Chambéry tous actuellement en sommeil, mais doublement du tunnel du Fréjus en cours et A400 « le retour » en études avancées).

Mais les données trafics françaises sont têtues : on ne constate toujours pas d'augmentation des trafics et pire, celui du fret ferroviaire est en chute libre. Voir en annexe rapport Alpifret de 2010.

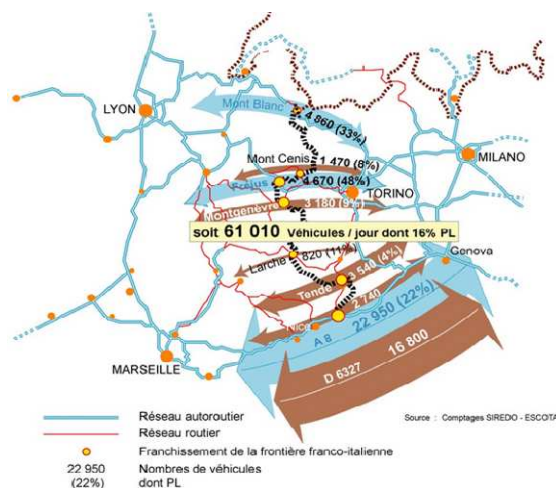
Mieux :

L'Etat français a permis avec les autres gouvernements concernés dont celui de l'Italie d'importantes enquêtes trafics aux frontières avec les Origines/Destinations et le tonnage par matière transportée ainsi que leurs analyses dans le cadre d'échanges internationaux aux seins de groupes de travail comme celui d'AlpCheck2 (voir le site : <http://www.alpcheck2.eu> ). Ce dernier est spécialisé pour la mise en œuvre de nouvelles technologies en faveur des nouveaux outils de transports ...

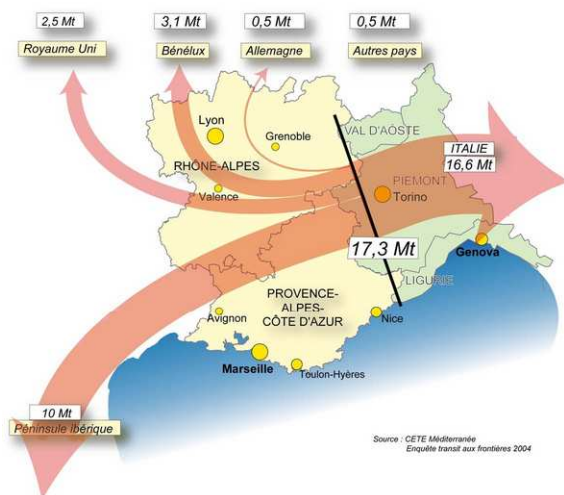
On y apprend que le trafic de Transit (celui qui traverse la France sans théoriquement s'arrêter) diminue dans les Alpes du Nord et augmente considérablement à Vintimille

Ces données sont importantes car elles permettent d'évaluer le trafic susceptible de transférer de la Route vers le Rail pour les marchandises sous réserve que le Rail soit performant.

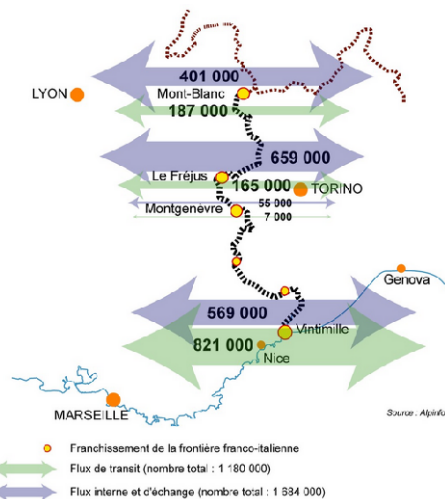
Extraits d'un diaporama issu d'une rencontre fin novembre 2011 d'AlpeCheck2.



Sur 61 000 véh/j dont 9760 PL, 65% des véhicules dont près de la moitié des PL passent par Vintimille



60% du Transit marchandises pour les flux Espagne ⇔ Italie



49% des PL qui franchissent la frontière passent par Vintimille.  
 Sur les franchissements Nord-alpins, le transit ne représente que 25%

On sait que le seul trafic marchandises en provenance du Nord et susceptible de passer par la France ne justifie pas le projet.

D'un point de vue ferroviaire, la ligne existante aujourd'hui modernisée aux normes Européennes peut accepter 17 à 19 millions de tonnes par an alors qu'il en passe moins de 3 millions : la marge est importante !

Il est vain de penser que le trafic en provenance de la presqu'île Ibérique (en baisse depuis 2 ans) remontera jusqu'à Lyon pour aller ensuite vers l'Italie alors qu'un projet de voie mixte ferroviaire est de plus en plus crédible entre Marseille et Vintimille pour se raccorder sur la nouvelle ligne qui ouvrira en 2017 entre Vintimille et Gênes en prolongement du corridor A Européen.



Communiqué de presse-vendredi 11 juin 2010

### **Fret ferroviaire Alpin : un pas en avant**

**La loi autorisant l'approbation de l'accord relatif à la mise en place d'un service de ferroutage entre la France et l'Italie a été adoptée par le parlement le 31 mai dernier et publiée au J.O le 8 juin 2010. France Nature Environnement et la FRAPNA se félicitent de l'adoption de cette loi. Explications**

Depuis le Grenelle de l'Environnement où la fédération France Nature Environnement avait soutenu un report modal vers les autres moyens alternatifs à la route, FNE avait proposé un objectif de développement du fret ferroviaire pour atteindre 25% de part de marché de transports de marchandise en 2022. FNE avait proposé une modernisation du réseau ferroviaire existant ainsi que le développement des autoroutes ferroviaires et du transport combiné.

Le développement et la modernisation du réseau constitue un des axes de l'engagement national pour le fret ferroviaire initié en septembre 2009. La loi Grenelle prévoit ainsi que, chaque année, 2 millions de camions soient acheminés par autoroute ferroviaire ou ferroutage.

#### **Quels moyens financiers ?**

Des fonds devront être mobilisés pour réaliser le développement des infrastructures nécessaires. La création d'une plate-forme de chargement/déchargement à Ambérieu doit être lancée dès maintenant afin que, d'ici 3 ans, le rendement du fret ferroviaire, dans les Alpes du nord, entre la France et l'Italie, soit de 1900 PL/jour. Actuellement, 3870 Poids lourds y circulent en moyenne par jour.

L'adoption de ce texte de loi traduit une avancée vers le report modal, mais force est de constater qu'il manque fortement d'ambition. Cette loi seule ne suffira pas à atteindre tous les objectifs annoncés lors du Grenelle. Une volonté politique forte, s'appuyant sur cette première étape, devra structurer la refonte du modèle de transport français.

Michel Dubromel, pilote du réseau transport et mobilité durables : « *l'engagement national pour le fret ferroviaire du 16 septembre 2009 avec ses 7 milliards d'€uro doit servir à cette indispensable orientation de la politique des transports de marchandise en faveur des modes les plus respectueux de notre environnement.* »

**FNE restera mobilisée afin que les investissements nécessaires et promis soient engagés le plus rapidement possible.**



N/réf : SD/1201001

**Objet :** Report de l'enquête d'utilité publique (EUP) Nouvelle Liaison Ferroviaire Lyon-Turin (NLFLT) – itinéraire d'accès partie Française et ouverture d'un Débat Public sur les traversées alpines.

**Madame Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET**  
Ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement  
Hôtel de Roquelaure  
246, boulevard Saint-Germain  
**75007 Paris**

Paris, le 13 janvier 2012

Madame la Ministre,

Les associations signataires ont l'honneur de vous **demander de sursoir à l'enquête d'utilité publique pour la Nouvelle Liaison Ferroviaire Lyon-Turin (NLFLT)** car nous pensons que les conditions ne sont pas remplies pour démarrer une telle enquête. En effet, l'Autorité environnementale a remis le 7 décembre un avis très critique soulignant les graves insuffisances dans les études et justifications du projet. Nous rappelons les impacts très importants de ce projet sur les zones humides et les paysages de la plaine Bourbre-Catelan en Nord-Isère, de la Combe de Savoie au Nord de Chapareillan (Isère), le marais d'Avressieux de l'Avant pays-Savoyard et pour l'étape 2, la zone Natura 2000 dite de la "plaine du Canada". Il nous semble utile de rappeler l'importance des zones humides tant sur le plan hydrologique que sur celui de la biodiversité. Comme l'a souligné l'Autorité Environnementale, les impacts, les tracés alternatifs et les mesures compensatoires éventuelles n'ont pas été suffisamment étudiés, et les mesures compensatoires ne sont pas prêtes à être intégrée à la DUP

Plus fondamentalement, la réalisation d'une nouvelle ligne, avec ses impacts très lourds, ne semble pas être justifiée par les études disponibles à ce jour. En effet les études de trafic sont insuffisantes, notamment pour l'approche modifiée du projet (Etape 1 sans accès marchandises vers la vallée de Maurienne) et des alternatives telles l'aménagement des lignes existantes n'ont pas été présentées.

Ni les impératifs de transport des marchandises ni la demande de déplacement à longue distance des personnes ne justifient une précipitation pour cette Enquête Publique:

**Concernant le transport des marchandises**, on note que depuis près de 10 ans, le trafic marchandise dans les Alpes du Nord est globalement en baisse. La modernisation de la ligne ferroviaire historique entre Ambérieu et Turin aujourd'hui au gabarit Européen B1 permet d'accepter de 17 à 19 millions de tonnes de marchandises par an alors qu'il en passe actuellement moins de 3 millions de tonnes !

**Concernant les déplacements de longue distance des personnes**, ils sont au mieux stagnants et leurs poids, en nombre, sont relativement faibles au regard de l'ensemble des déplacements, tous modes confondus. En revanche, en une dizaine d'années, **la demande TER a plus que doublé** pour les déplacements de moyennes distances **dans les zones urbaines de Chambéry, Grenoble et Lyon**. Cette augmentation s'est faite malgré l'état déplorable tant des infrastructures que du service SNCF.

Selon nous, l'urgence est à l'amélioration des infrastructures existantes alors qu'à notre connaissance il n'y a eu aucune étude de projet alternatif portant sur **l'amélioration de capacité sur la ligne en Y existante entre Lyon et Chambéry/Grenoble**. Nous tenons à souligner que les collectivités locales comme la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) sont demandeuses





Nous demandons également que **soit prise en considération notre demande d'organiser un Débat Public sur la traversée des Alpes par le fret et les voyageurs avec la Commission Nationale du Débat Public**. En effet ce projet suscite de vives réactions tant de la part de la société civile que des élus locaux. On a pu lire un article du Dauphiné Libéré le 13/12/11 qui donne le point de vue de Dominique Dord, député-maire d'Aix-les-Bains, qui si le fret doit « *continuer durablement à passer par Aix et Chambéry, préfère qu'on abandonne le Lyon-Turin et qu'on couvre la ligne historique* ».

De toute évidence depuis l'inscription de la LGV Lyon-Turin dans le schéma directeur national des LGV (décret du 1 avril 1992) la situation ferroviaire a, comme vous le savez, bien changé. Aussi nous semble-il opportun de reporter l'enquête d'utilité publique de la NLFLT après avoir réalisé la procédure de Débat Public qui s'impose et de répondre à l'urgence de l'amélioration de l'infrastructure existante et de son exploitation.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions de croire, Madame la Ministre, en l'assurance de notre haute considération.

**Bruno GENTY**  
Président de  
France Nature Environnement

**Eric FERAILLE**  
Président de l'Union  
Régionale FRAPNA

**Francis MENEU**  
Président FRAPNA Isère

**André COLLAS**  
Vice-président  
FRAPNA Savoie

Copie :

- Monsieur le Directeur du Réseau Ferré de France,
- Monsieur le Préfet de Rhône-Alpes,
- Monsieur le Préfet de l'Isère,
- Monsieur le Préfet de la Savoie,
- Monsieur le Directeur de la DREAL Rhône-Alpes,
- Monsieur le Président du Conseil Régional Rhône-Alpes,
- Monsieur le Président du Conseil Général de l'Isère,
- Monsieur le président du Conseil général de la Savoie