

ANNEXE II : COMPTE-RENDUS DES QUATRE REUNIONS PUBLIQUES
TENUES PAR LA COMMISSION D'ENQUETE

LIAISON FERROVIAIRE LYON – TURIN
ITINERAIRES D'ACCES AU TUNNEL FRANCO-ITALIEN

ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

DEMANDE DU MAIRE DE LA MOTTE-SERVOLEX DU 27 JANVIER 2012

DEMANDE DE LA COMMISSION D'ENQUETE DU 10 FEVRIER 2012

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 24 FEVRIER 2012

A LA MOTTE-SERVOLEX



DEROULEMENT DE LA REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION

Cette réunion publique d'information, demandée par le Maire de LA MOTTE-SERVOLEX, a été organisée par le Président de la Commission d'enquête publique, après avis favorable du Préfet de la Savoie.

Elle s'est tenue à LA MOTTE-SERVOLEX, dans la Salle des Pervenches, de 18 h 00 à 21 h 30.
Environ 400 personnes ont assisté à cette réunion.

1. Accueil par Monsieur Luc BERTHOUD, Maire de LA MOTTE-SERVOLEX

Monsieur le Maire accueille les participants et rappelle qu'il a demandé la tenue de cette réunion au Président de la Commission d'enquête publique.

2. Présentation du cadre de la réunion publique par le Président de la Commission d'enquête

Monsieur FAFOURNOUX, Président de la Commission d'enquête, explique la place de cette réunion dans le cadre de l'enquête publique, il indique les modalités de son déroulement et invite les participants à la courtoisie, afin d'assurer l'expression des avis et de permettre à la Commission d'enquêter de prendre en compte les questions posées.

3. Présentation par RFF du projet Lyon – Turin et focalisation sur les aspects locaux du projet

Messieurs GAMOND et CARABOEUF présentent les objectifs et le calendrier du projet décrit dans le dossier d'enquête publique, projet qui comprend deux phases :

- la phase 1 : sa réalisation est prévue pour 2020, elle comprend la ligne nouvelle de GRENAY à AVRESSIEUX et la liaison vers CHAMBERY par le tunnel bi-tube de DULLIN-L'EPINE : son coût est évalué à 4,5 milliards d'euros. La partie en tunnels représente 40 % du linéaire.
- la phase 2 : sa réalisation est envisagée pour 2025 (au plus tard pour la mise en service du tunnel international), elle relie AVRESSIEUX à SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE et comprend les tunnels mono-tube sous la Chartreuse, sous Belledonne et sous le Glandon : son coût est évalué à 3,2 milliards d'euros. La partie en tunnels représente 90 % du linéaire. A l'horizon 2025, le report modal escompté est de 340 000 poids lourds par an.

Les avantages attendus dès la phase 1 sont :

- pour les voyageurs : décongestion du trafic TER GV sur le réseau existant et gain de temps, avec une meilleure desserte des villes du Sillon Alpin,
- fret : la mise en place d'un outil performant pour l'autoroute ferroviaire.

Madame LAGARDE et Messieurs LLORENS et RENESSON présentent le projet depuis le tunnel bi-tube de DULLIN-L'EPINE, avec la traversée du Pré Lombard et le raccordement sur la ligne AIX - CHAMBERY.

Le projet implique une emprise de 6,5 ha sur des terrains agricoles, et le volume de matériaux à mettre en dépôt est évalué à 600 000 m³.

L'emprise de la base de chantier sera de 3 ha.

Les cartes acoustiques pour l'Etat Initial et pour l'Etat Projet sont également présentées, en rappelant que les protections acoustiques prévues sont calculées pour le trafic nocturne, à l'horizon final du projet. Le Maître d'Ouvrage est tenu à une obligation de résultat.

Monsieur CARABOEUF ajoute enfin que d'autres enquêtes publiques seront lancées après la DUP, notamment l'enquête au titre de la loi sur l'eau et les enquêtes parcellaires.

4. Intervention de Monsieur Jean-Pierre VIAL, vice-président du Conseil, Général de la Savoie

Après le rappel des décisions prises depuis vingt ans, Monsieur VIAL s'étonne de l'absence de débat public et exprime la crainte que la convention financière de 2002 ne soit pas respectée et il estime que les phases 1 et 2 doivent être faites simultanément. La Commission d'enquête devra se prononcer sur la question du phasage.

5. Intervention de Monsieur Luc BERTHOUD, Maire de LA MOTTE-SERVOLEX

Monsieur le Maire rappelle les raisons qui ont conduit le Conseil Municipal de sa commune à émettre un avis défavorable au projet. Il évoque des lacunes dans l'étude d'impact et estime qu'il serait préférable de moderniser la ligne historique entre SAINT-ANDRE-LE-GAZ et CHAMBERY.

Il estime qu'il ne doit pas y avoir de trafic international dans VOGLANS et dans CHAMBERY.

6. Intervention de Monsieur Dominique DORD, député de la Savoie, Maire d'AIX-LES-BAINS

Monsieur DORD exprime très clairement son opposition au phasage proposé et demande que la phase 2 soit faite avant le tunnel de DULLIN - L'ÉPINE. Pour lui, la priorité est de faire passer le fret sous la Chartreuse et d'affecter les fonds européens à ces travaux.

7. Intervention de Monsieur Cédric RICHARD, de l'association « Défendre et Servir LA MOTTE »

Monsieur RICHARD formule quatre questions :

1. Le projet a été calculé pour un trafic de 40 millions de tonnes : d'où viennent ces projections ?
2. Va-t-on supprimer le trafic le trafic de fret le long du lac du Bourget ?
3. Ne serait-il pas moins couteux de réhabiliter la ligne entre SAINT-ANDRE-LE-GAZ et CHAMBERY ?
4. Ne pourrait-on faire des arrêts dans les gares, avant d'arriver à Lyon Part Dieu ?

8. Intervention de Monsieur René MILLET

Monsieur MILLET attire l'attention sur la nécessité d'éloigner le trafic de fret du bord du Lac du Bourget.

9. Eléments de réponse apportés par Monsieur GAMOND (RFF)

Monsieur GAMOND, en réponse aux différentes interventions, rappelle les chiffres prévus pour la progression du report modal de trafic de la route vers le rail :

- en phase 1, le report modal concerne 56 000 PL (poids lourds),
- en phase 2, le chiffre du report modal est de 345 000 PL,
- en phase 3 (doublement des tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon, c'est 570 000 PL,
- en phase 4 (nouvelle ligne voyageurs entre GRENAY et AVRESSIEUX), c'est 1 000 000 PL.

La phase 1 donne la priorité aux voyageurs. Il restera un flux important de marchandises le long du Lac du Bourget, jusqu'à la réalisation de la phase 2.

10. Intervention de Monsieur Régis MOULARD au nom du Collectif No-TAV Savoie

Après avoir présenté le Collectif No-TAV Savoie, il exprime les critiques suivantes :

- Ce projet pharaonique est inutile, car le trafic de fret passe par Vintimille et par les tunnels suisses, et les prévisions avancées sont irréalistes.
- Ce projet coûte très cher et son coût a doublé depuis 2001.

Il est inutile de transporter des marchandises d'un pays à l'autre, ce modèle de développement est celui d'une Europe libérale qui favorise le dumping social.

11. Intervention de Monsieur Michel MARTIN , Ingénieur Conseil

Il estime que le projet mis à l'enquête publique est surdimensionné et n'est pas du tout satisfaisant, qu'il a été étudié dans le déni de la ligne historique, et que au cas où RFF obtiendrait l'autorisation de réaliser le projet, celui-ci devrait respecter les cinq conditions suivantes :

- mettre en galerie dans le tunnel la ligne électrique qui travers le massif de DULLIN L'EPINE,
- prévoir une station de proximité entre les deux voies au niveau des viaducs,
- prolonger le tunnel en tranchée couverte, afin de réduire le bruit,
- remblayer la carrière du Tremblay et remettre les terrains réhabilités en zone agricole,
- reprendre la proposition de tracé sous la pointe des Bauges, afin de détourner le trafic venant de CULOZ au niveau de BRISON - SAINT-INNOCENT pour éviter la traversée de CHAMBERY. Ce tracé, dit « *Plan B* », est consultable sur Internet.

12. Intervention de Monsieur BONVALON, Association Sud Lac Avenir

L'association qu'il représente soutient la demande de réaliser le tunnel de Chartreuse avant la desserte de la gare de CHAMBERY.

13. Intervention de Monsieur Jérôme REBOURG, Association ACAC 73

L'ACAC 73 (Association contre le Contournement Autoroutier de CHAMBERY) estime que le premier objectif doit être de diminuer fortement le trafic PL, ce qui implique de donner la priorité au tunnel sous la Chartreuse. Il évoque toutefois la question de la sécurité dans des tunnels longs mais mono-tube, équipés de rameaux de sécurité « borgnes ».

Il estime que la modernisation de la ligne actuelle de SAINT-ANDRE-LE-GAZ à CHAMBERY serait cause de nuisances pour les riverains et indique que l'ACAC 73 n'y est pas favorable.

Enfin, il estime que le projet est sous-dimensionné, n'étant pas prévu pour les trains de longueur supérieure à 750 m.

Sur cette dernière question, Monsieur CARABOEUF (RFF) répond que le réseau italien ne prévoit pas de train de longueur supérieure à 750 m.

14. Intervention de Monsieur Urbain DE LA HOUTRE, habitant.

Cette personne indique qu'il s'agit d'un projet qui fait plaisir aux hommes politiques. Le trafic de fret a baissé depuis 10 ans, alors que l'on est resté sur l'hypothèse d'un trafic de 40 millions de tonnes.

Vu la situation catastrophique des finances publiques, ce projet doit être revu.

Le réaménagement de la ligne existante serait préférable.

15. Intervention de Madame Solange BURTIN-ALLAIRE, habitante à VOGLANS

Les habitants sont fatigués par le bruit et la pollution. Ils ont besoin de tranquillité. Il faut donc revoir le projet et faire la phase 2 avant la phase 1.

16. Intervention de Monsieur Alain TAMBURINI, se définissant comme un « citoyen lambda »

Cette personne estime que l'on nous a présenté une magnifique vidéo, mais pourquoi rien n'a été montré sur la sortie du tunnel Est à LA MOTTE et sur l'entrée dans CHAMBERY ?

A cette question, Monsieur CARABOEUF (RFF) répond que RFF n'a pas eu le temps de faire la vidéo. Elle rappelle également que le Grenelle de l'Environnement donne la priorité à la modernisation des lignes existantes, et il cite l'exemple de la ligne des Carpates¹, récemment réhabilitée.

17. Intervention de Monsieur Bruno MONTEL, Conseiller municipal à LA MOTTE-SERVOLEX

Cette personne, qui se présente comme Conseiller municipal d'opposition indique être favorable au projet « avec les réserves suivantes » :

- traiter la sortie à l'air libre du tunnel Est,
- l'étude d'impact n'est pas convaincante sur les aspects hydrogéologie, faune et flore,
- le chantier inquiète les habitants, notamment la question des transports de déblais du tunnel.

18. Intervention de Madame Emmanuelle BOURGIER, habitant à CHIMILIN

Elle constate que le report modal complet ne sera obtenu qu'en phase 4. A cet horizon, il y aura trois façons d'aller en train à Lyon : par la ligne historique, par la ligne mixte construite en phase 1, et par la LGV prévue en phase 4.

Elle rappelle qu'en 2003, l'Inspection Générale des Finances contestait l'utilité publique du projet.

19. Intervention de Monsieur Jean PHILIPPE, Ingénieur Conseil

Cette personne explique qu'en matière de réhabilitation de lignes de chemins de fer, le facteur limitant est le tracé. Il faut sortir des emprises existantes et construire des ouvrages d'art (tunnels, viaducs, ...). Il ajoute que la ligne des Carpates comprend des tronçons neufs importants.

¹ Pour l'essentiel la réhabilitation de la ligne ferroviaire du Haut Bugey, dite ligne des Carpates, a consisté à utiliser les installations existantes, c'est-à-dire la portion supportant les TER et les convois de fret sur le trajet BOURG-EN-BRESSE - BRION, et la portion BRION - BELLEGARDE-SUR-VALSERINE, fermée au trafic depuis 1990, mais dont la plateforme est restée emprise ferroviaire. Cette ligne a pour but :

- de diminuer le trajet PARIS – GENEVE de 47 km et de diminuer de 22 mn le temps de parcours,
- de libérer des sillons pour les convois de fret empruntant la ligne AMBERIEU - CULOZ (Albarine)
- d'aider au développement économique de la région en modernisant les TER.

Ce résultat a été obtenu :

- en réhabilitant la voie existante,
- en électrifiant la ligne sur tout son parcours,
- en mettant au gabarit les ouvrages d'art,
- en réalisant une signalisation automatique centralisée
- en modernisant les passages à niveau et en supprimant certains (PN5 - RD 1075 à BOURG-EN-BRESSE
- et en construisant une gare à NURIEUX - VOLOGNAT et en réaménageant celle de BELLEGARDE-SUR-VALSERINE.

20. Intervention de Monsieur Gilbert MONNET, Association ADEC CHIMILIN

Le projet présenté par Michel MARTIN (le « Plan B ») prévoit le chargement des camions à AMBERIEU et non à LYON. Ce plan épargnerait l'Avant-Pays Savoyard.

21. Eléments de réponses de Monsieur GAMOND (RFF)

Le tracé présenté par Michel MARTIN (le « Plan B ») pourra être expertisé par RFF et par la Commission d'enquête, à condition qu'il soit déposé dans les registres.

Monsieur GAMOND précise que la ligne des Carpates a constitué un « *shunt* », ce qui permet de diminuer les temps de parcours sur le trajet GENEVE - PARIS.

Pour finir, il ajoute RFF a bien conscience de créer des nuisances et que cela crée des obligations de qualité environnementale. En particulier, il admet que sur CHIMILIN, les deux lignes prévues à long terme (la ligne mixte de la phase et la LGV de la phase 4) risquent de « *faire beaucoup* » !

22. Clôture de la réunion par Monsieur FAFOURNOUX

Constatant à 21 h 30 qu'il n'y a plus de demande d'intervention, Monsieur FAFOURNOUX propose de clore la réunion. Il ajoute que la Commission d'enquête a bien entendu les préoccupations du public et qu'elle en tiendra compte dans la rédaction de son avis.

L'enquête publique est prorogée jusqu'au lundi 19 mars et les participants qui ne l'auraient pas encore fait peuvent s'exprimer dans les registres d'enquête.

Monsieur FAFOURNOUX remercie le public pour la qualité de son écoute et de ses interventions.

Fait le 27 février 2012
Pierre-Yves FAFOURNOUX
Président de la Commission d'enquête

