

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

ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

DEMANDE DU MAIRE DE CHAPAREILLAN DU 17 JANVIER 2012
DEMANDE DE LA COMMISSION D'ENQUETE DU 10 FEVRIER 2012

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 28 FEVRIER 2012

A CHAPAREILLAN



DEROULEMENT DE LA REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION

Cette réunion publique d'information, demandée par le Maire de CHAPAREILLAN, 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 CHAPAREILLAN, dans la Salle des Fêtes, de 20 h 00 à 23 h 45.
Environ 250 personnes ont assisté à cette réunion.

1. Accueil par Monsieur Daniel BOSA, Maire de CHAPAREILLAN

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.

Il excuse l'absence de Mesdames A. DAVID et E. GIRAUD ainsi que celle de Monsieur F. Brottes.

2. Présentation du cadre de la réunion publique par Madame A. MITAULT

Madame A. MITAULT, au nom de la Commission d'enquête, explique la place de cette réunion dans le cadre de l'enquête publique. Elle présente 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

Monsieur GAMOND présente Réseau Ferré de France (RFF) qui est un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) créé en 1997. RFF est propriétaire des infrastructures ferroviaires et en assure la gestion, l'entretien et le développement.

Monsieur CARABOEUF (RFF) présente le projet décrit dans le dossier d'enquête publique.

Celui-ci s'intègre dans le programme Lyon-Turin ferroviaire, maillon du « *corridor méditerranéen* ».

Le Lyon-Turin est inscrit dans l'Avant-Projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) actuellement en discussion.

Après avoir présenté le contexte ferroviaire régional et mentionné les points de saturation sur la ligne de GRENAY à SAINT-ANDRE-LE-GAZ, sur la ligne AMBERIEU - CULOZ (dite « ligne historique ») et sur la ligne de la Maurienne, Monsieur CARABOEUF liste les grands objectifs du projet :

- développer la Grande Vitesse à l'échelle européenne,
- améliorer l'accessibilité des différentes villes de la Région Rhône-Alpes,
- rendre le fret ferroviaire plus performant,
- mettre en œuvre un outil de report modal de la route vers le fer.

Monsieur CARABOEUF (RFF) rappelle ensuite les étapes du processus d'étude, démarré en 1990, et les principales décisions ministérielles qui ont conduit au projet actuel.

L'opération comprend deux phases :

- la phase 1 : sa réalisation est prévue pour 2020, elle comprend la ligne nouvelle mixte de GRENAY à AVRESSIEUX et prolongée vers CHAMBERY par le tunnel bi-tube de DULLIN-L'EPINE : son coût est évalué à 4,5 milliards d'euros ; les trafics seront de 54 trains voyageurs et 24 trains fret
- la phase 2 : sa réalisation est envisagée pour 2025 (au plus tard pour la mise en service du tunnel international), elle reliera 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. En 2025, le report modal escompté est de 340 000 poids lourds par an ; les trafics moyens prévus seront de 70 trains fret par jour (deux sens confondus).

RFF présente ensuite un film d'une durée de quelques minutes montrant le tracé des lignes.

Madame LAGARDE et Monsieur LIORENS présentent en détail le projet depuis la sortie du tunnel mono-tube, entre les hameaux du Mollard et de Saint-Martin, puis la traversée de la plaine, le franchissement de l'autoroute A 41, de l'Isère et de la gravière, et l'arrivée sur le nœud ferroviaire de LAISSAUD.

Les principaux impacts sont présentés par grandes thématiques, ainsi que les mesures correctives ou compensatoires prévues, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation.

Les franchissements hydrauliques sont surdimensionnés, pour créer des passages à faune.

Le projet aura une emprise sur les terres agricoles de 8,5 ha sur CHAPAREILLAN et de 10 ha sur LES MARCHES et. La base de chantier à la tête Est du tunnel de Chartreuse aura une surface de 3 ha.

Le chantier durera 4,5 ans et le volume des déblais est évalué à 3 100 000 m³ dans la Combe de Savoie (têtes Est du tunnel de Chartreuse et Ouest du tunnel de Belledonne) dont 1 600 000 m³ de matériaux impropres et à mettre en dépôt.

Les dispositions prévues pour le rétablissement des voiries seront examinées ultérieurement et seront soumises à concertation.

Monsieur B. MIEGE, ingénieur acousticien au CETE de LYON, présente ensuite quelques notions de base d'acoustique et la réglementation, notamment la Circulaire du 28 février 2002.

Les cartes de bruit établies pour l'Etat Initial et pour l'Etat Projet sont présentées, en rappelant que les protections prévues sont dimensionnées pour le trafic nocturne à l'horizon final du projet, soit 2045.

4. Intervention de Monsieur Daniel BOSA, Maire de CHAPAREILLAN

Monsieur BOSA s'appuie sur la délibération du Conseil Municipal de CHAPAREILLAN du 16 février 2012, qui a émis à l'unanimité un avis défavorable au projet, pour les principales raisons suivantes :

- les données de trafic datent de 2004, les estimations de coûts datent de 2009,
- l'Etude d'impact ne prend pas suffisamment en compte les milieux naturels : ainsi le projet prévoit la traversée du lit du Glandon en trois points, les débits rejetés dans le Glandon ne sont pas évalués,
- l'étude paysagère est insuffisante et ne montre pas les impacts des ouvrages,
- l'étude acoustique a été modifiée par rapport à ce qui avait été présenté en 2006, et la propagation du bruit sur les hauteurs n'est pas décrite, la notion de « *bruit moyen* » est inadaptée, d'autant qu'à terme, avec le second tunnel (phase 3) le nombre de trains sera de 140 par jour au lieu de 70 ;
- une grande inquiétude résulte de la zone de chantier de surface 3 ha, et des mouvements de matériaux, avec passages répétés de camions et émissions de poussières ;
- l'emprise des pistes de chantier sur les terres agricoles n'est pas indiquée ;
- le document du PLU dont la mise en compatibilité est demandé n'est pas à jour.

Enfin, Monsieur BOSA estime que la Préfecture de l'Isère n'a pas informé suffisamment la commune.

5. Intervention de Monsieur Francis GIMBERT, Conseiller Communautaire du GRESIVAUDAN

Monsieur Gimbert résume la motion du 27 février 2012 du Conseil de Communauté du Grésivaudan. Cette motion est distribuée aux participants. Le Conseil Communautaire reconnaît la nécessité de cette infrastructure, « *indispensable entre Rhône-Alpes et le Piémont pour éviter la circulation d'un grand nombre de camions dans les vallées alpines (Maurienne et vallée de l'Arve) et pour conserver une industrie forte en Rhône-Alpes* ».

Pour autant, le Conseil communautaire constate que la concertation avec la commune de CHAPAREILLAN a été tronquée, ce qui a créé une situation de défiance de la population chapareillanaise.

Des garanties doivent être apportées sur les questions hydrogéologiques, afin de garantir la ressource en eau en qualité et en quantité.

Les réponses données à ce jour sur les nuisances sonores doivent être complétées : impact phonique sur les hameaux de montagne, évaluation du bruit non pas en impact moyen, mais en intensité et en durée au passage d'un convoi.

6. Intervention de Monsieur Vincent GAY, Conseiller Communautaire du GRESIVAUDAN

Monsieur GAY exprime la position de Europe Ecologie Les Verts et conteste l'utilité publique du projet. Le « Plan fret » est contestable, alors que l'on n'arrive pas à développer le fret ferroviaire. Il faut relocaliser la production en Europe. Enfin, la France n'a pas les moyens financiers de réaliser ce type de projets. L'argent est à mettre en priorité sur les TER.

7. Intervention de Monsieur Georges BESCHER, Conseiller Général de l'Isère

Monsieur BESCHER informe que le Conseil Général a délibéré le 24 février 2012 et ne veut pas mettre un euro dans ce projet. Il trouve personnellement que ce projet est démesuré. Certaines communes en Isère comme GRENAY seront très impactées. Enfin, l'enquête publique est arrivée trop vite.

8. Intervention de Monsieur Jean-Claude NICOLLE, Maire de la commune de LES MOLLETES

Monsieur NICOLLE s'exprime également au nom des communes de LAISSAUD et SAINT-HELENE DU LAC. Ces trois communes vont prendre une délibération commune. Il demande à la Commission d'enquête d'organiser une réunion publique sur ces trois communes.

Monsieur FAFOURNOUX, Président de la Commission d'enquête lui répond que cette demande qui est arrivée le 27 février ne peut être satisfaite, l'organisation de réunions publiques étant encadrée. Il précise qu'une réunion est prévue le 14 mars avec la Chambre d'Agriculture de Savoie et concernant la Combe de Savoie. A cette réunion RFF et la Commission seront présentes.

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

Pour Monsieur GAMOND, RFF entend bien l'avis négatif des collectivités locales et est prêt à « balayer devant sa porte ». Il répond aux critiques émises :

- les trafics et les coûts ont bien été actualisés ; le coût de 24 Md€ comprend la partie italienne, le tunnel international et les 4 phases des accès français ;
- sur le financement, il est envisagé de lancer une discussion ;
- la question du PLU de CHAPAREILLAN sera regardée ;
- concernant les insuffisances des études hydrogéologiques, des sondages et reconnaissances seront faites dans le cadre de la procédure « Loi sur l'eau », débouchant sur une enquête publique ;
- RFF est prêt à regarder la question du « calfeutrement » et la Commission d'enquête peut demander à RFF d'examiner des points complémentaires ;
- pour les rétablissements de voiries, à ce stade, il n'est montré que des principes ;
- pour les protections acoustiques, RFF applique la réglementation.

10. Intervention de L. LARUE , Collectif CHAPAREILLAN contre les Nuisances du Lyon-Turin

Monsieur LARUE souhaite « enfoncer le clou et exprimer le grand désarroi des riverains ». Dans une démarche citoyenne, il est favorable au report modal de la route vers le fer, mais demande la démonstration de la rentabilité. Il estime, en s'appuyant sur l'avis de l'Autorité Environnementale, que le dossier est incomplet. La ligne détruira une zone sensible et calme et impactera des zones naturelles.

La Charte de la concertation du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable n'a pas été respectée. RFF n'a pas été capable de mener la concertation. Les arguments avancés n'ont pas faits l'objet d'une expertise indépendante. Il n'a pas été tenu compte des demandes locales.

En matière de nuisances sonores, l'OMS dit que la norme utilisée en France n'est pas adaptée. Le relief n'a pas été pris en compte. La notion de bruit moyen est contestée par le CCNLT.

Le CCNLT demande en conclusion une expertise acoustique indépendante et l'étude par la Commission du « *projet de calfeutrement* » de la ligne qui va être présenté.

11. Intervention de P. BOURDAIS, Collectif CHAPAREILLAN contre les Nuisances du Lyon-Turin

Monsieur BOURDAIS présente le « *projet de calfeutrement* » à l'aide de quelques diapositives. Ce projet s'inspire de schéma établis par Michel MARTIN. Il prévoit la couverture de la ligne dans la plaine de CHAPAREILLAN et la création d'une voie verte et cyclable vers LAISSAUD. Monsieur FAFOURNOUX pose quelques questions sur ce projet et demande à Monsieur BESCHER si le Conseil Général de l'Isère ne serait pas prêt à soutenir financièrement ce projet de liaison verte. Monsieur BESCHER répond que tout doit s'intégrer dans un schéma général.

Monsieur FAFOURNOUX demande si ce projet a un rapport avec le « *Plan B* » évoqué par Michel MARTIN à LA MOTTE-SERVOLEX. Il lui est répondu qu'il s'agit d'un projet d'insertion, indépendant du « *Plan B* ».

12. Intervention de L. FLORIN, Collectif No - TAV Savoie

Pour Monsieur FLORIN, le « *calfeutrement, c'est du bétonnage enrobé dans la langue de bois* ». Les 40 millions de tonnes de fret n'existent pas. « *Ce projet est désastreux* ». En ce moment, un militant italien est entre la vie et la mort. « *Derrière ce projet enveloppé dans du velours, il y a la militarisation ! Il faut donc manifester notre opposition d'ensemble à ce projet. Un tract a été diffusé. Une manifestation est prévue le 14 mars devant la SNCF à CHAMBERY* ».

13. Intervention de Monsieur D. IBANES, habitant aux MOLLETES

Monsieur IBANES regrette qu'une réunion publique n'ait pas été organisée sur LAISSAUD. Il demande comment RFF qui n'a pas réussi à développer le fret va rentabiliser ces infrastructures. Il pose la question de la responsabilité pénale du Maître d'ouvrage en cas de dépassement du budget.. Même si l'enquête publique ne porte que sur les phases 1 et 2, la Commission doit se poser la question de la garantie d'achèvement au prix annoncé. Il demande si les auteurs des études faites par des sociétés pour RFF sont indépendants.

Monsieur IBANES critique l'arrogance de RFF qui n'a pas prévu l'insertion paysagère du projet. Il demande si le volume de matériaux annoncé est foisonné ou non. Ce volume représente 11 000 mouvements de camions pendant 4 à 5 ans ! Il demande également si la réverbération des bruits sur les montagnes a été prise en compte. Enfin, pourquoi augmenter le trafic des marchandises, alors qu'elles arrivent par bateaux d'Asie ?

14. Réponse de Monsieur B. MIEGE, acousticien

En acoustique ferroviaire, la diminution du bruit est de 4 dB chaque fois que l'on double la distance. Il évoque une étude faite sur PONTAMAFFREY, où des phénomènes de réverbération ont été constatés, mais il s'agit d'un secteur très encaissé, bien différent des sites rencontrés dans la Combe de Savoie.

15. Compléments de réponse apportés par Messieurs GAMOND et CARABOEUF (RFF)

Concernant le non développement du fret au cours des dernières années, c'est aussi parce que l'on n'a pas de facilités pour développer les réseaux. Le fret est souvent bloqué par les trains de voyageurs qui sont prioritaires. Le projet permettra d'augmenter la capacité des réseaux.

RFF n'a pas abordé cette réunion avec arrogance. Et il ajoute que rien ne pourra se faire sans d'autres enquêtes publiques (loi sur l'eau, enquêtes parcellaires , ...). Enfin, les noms des auteurs des études sont donnés dans l'Etude d'Impact (volume E 10).

16. Intervention de Monsieur Alain TAMBURINI, habitant à LA MOTTE-SERVOLEX

Cette personne s'étonne que Monsieur Patrice RAULIN Président de RFF soit aussi Président de la Société du Tunnel Routier du Fréjus. Comment va t'il gérer le tunnel du Fréjus où il ne passe que 2000 PL par jour. Il y a donc 3000 PL par jour à trouver.

De plus, on nous annonce des dizaines de milliers d'emplois. « *Je trouve cela désopilant* ».

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

Monsieur P. RAULIN n'est pas Président de RFF, et c'est un haut fonctionnaire de l'Etat. Le Président de RFF est Monsieur Hubert du MESNIL.

Sur la question du trafic de PL, les chiffres sont donnés par phases.

Concernant les emplois pour le chantier, le nombre d'emplois est indiqué dans le dossier.

RFF n'a pas indiqué que les emplois seraient « *savoyards* ».

Il y aura une démarche « *grand chantier* », visant à préparer le tissu économique local pour répondre à des appels d'offres pour certains lots.

Mais il est vrai que tous les lots, comme les travaux au tunnelier, ne pourront être « *locaux* ».

18. Intervention de Monsieur Michel MARTIN, Ingénieur Conseil

Il s'adresse au Président de la Commission d'enquête et explique que le projet de « *calfeutrement* » présenté n'a rien à voir avec le « *plan B* ». Celui-ci débouche sur la ligne historique.

Il ajoute que « *personnellement, il ne croit pas au tunnel de Chartreuse, Belledonne et Glandon* ».

Il évoque le choix fait par les autrichiens qui ont fait les 40 km d'accès au tunnel du Brenner en passant par la vallée, en faisant de l'insertion, ce qui permet de disposer d'entrées de sécurité.

Le « *Plan B* » est plus petit, phasable et plus favorable à l'emploi.

Il termine en disant qu'il est complètement indépendant, y compris des communes qui le font intervenir.

19. Intervention de Monsieur A. COSNIER, habitant à CHAPAREILLAN

Il souligne à son tour l'arrogance de RFF vis-à-vis des habitants de CHAPAREILLAN.

En tant qu'ingénieur en transports - logistique, il est convaincu qu'il faut acheminer les containers en provenance d'Asie par la voie ferrée. Mais, par suite du manque d'intérêt de la SNCF pour le fret ferroviaire, les chefs d'entreprise français n'ont pas confiance.

20. Intervention de Monsieur Gérard GUYONNET, habitant à CHAPAREILLAN

Il demande si les membres de la Commission d'enquête sont indépendants.

Monsieur FAFOURNOUX lui répond en expliquant que les Commissaires enquêteurs ont été désignés par le Tribunal administratif de GRENOBLE. Les commissaires sont issus de la société civile et sont indépendants du Maître d'ouvrage. Si cette réponse ne suffisait pas, il appartiendrait à Monsieur IBANES de démontrer l'existence de liens entre les membres de la Commission et RFF.

21. Intervention de Monsieur Philippe CAIRE, habitant à CHAPAREILLAN

En tant qu'architecte conseil, il est intervenu sur les descenderies du tunnel international.

Sur VILLARODIN-BOURGET, il y a eu des tarissements de sources.

Monsieur CARABOEUF répond que RFF a engagé des études de suivi hydrologique.

Il est essentiel de faire des traçages.

22. Intervention de Monsieur Georges PRAZ, habitant à CHAPAREILLAN

Le tracé de la ligne évite la zone Natura 2000 des Corniols. Ce sont actuellement des cultures. Ne pourrait l'on pas décaler le tracé pour s'éloigner des habitations proches ?

23. Réponse de Monsieur Didier LLORENS (RFF)

La France a proposé des sites Natura 2000. C'est une démarche de l'Etat. Un DOCOB est associé à ce site.

24. Commentaire de Madame Christiane GRECARD, habitant à CHAPAREILLAN

« Alors on préfère protéger les grenouilles et les fleurs ! ».

25. Précision de Monsieur Daniel BOSA, Maire de CHAPAREILLAN

Cette question a été l'une des premières que le Conseil municipal a posé. C'est l'Etat qui a répondu. Mais pour d'autres lignes, des zones Natura 2000 sont traversées par des infrastructures.

26. Intervention de Madame Françoise BOUSSIN, Association « Vivre à CHAPAREILLAN »

Il y a des problèmes sur les voies ferrées existantes. L'électrification de la ligne Grenoble – Montmélian aura été attendue pendant 20 ans. Pourquoi ne pas commencer par ce qui est simple ?

27. Intervention de Monsieur Marc MONGELLAZ, habitant à CHAPAREILLAN

Les documents mis à l'enquête publique sont uniquement visuels. Pourquoi ne pas présenter des documents sonores ?

28. Intervention de Madame A. MORRIS, habitant à CHAPAREILLAN

Quelle sera la hauteur maximale du remblai dans la plaine ?
Réponse donnée par RFF : 8 mètres.

Mme MORRIS invite alors le public à signer la pétition qui circule dans la commune.

Constatant à 23 h 45 qu'il n'y a plus de demande d'intervention du public, 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 rapport d'enquête.

Il rappelle que l'enquête publique est prorogée jusqu'au lundi 19 mars et remercie le public pour la bonne tenue de cette réunion.

Fait le 29 février 2012
Pierre-Yves FAFOURNOUX
Président de la Commission d'enquête

