



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

## **Avis de la FRAPNA sur le projet de "transalpine fret"**

---

### **> Préliminaire**

**Cette consultation est inscrite davantage dans une logique de procédure que dans une logique de cohérence.**

En préliminaire, nous souhaitons revenir sur la manière dont procède l'Etat pour réunir les avis des forces en présence.

Ignorant les attentes sociales et avancées juridiques en terme de démocratie de proximité, la consultation répond purement et simplement à une procédure réglementaire. Ainsi, il est annoncé que le Préfet fera un bilan de consultation qui ne sera pas publié.

La FRAPNA Isère redoute qu'une telle manière de faire diminue la pertinence et la qualité du projet, et n'entraîne une réponse inadéquate aux enjeux environnementaux et économiques pourtant très importants, ainsi qu'un problème d'acceptabilité sociale du projet.

La FRAPNA propose qu'une instance de médiation soit mise en place afin :

- de réunir les avis tout le long des différentes phases du projet ;
- le contrôle du suivi de ces avis par les maîtres d'ouvrage ;
- le suivi des engagements financiers du constructeur.

Ignorant l'objectif d'harmonisation des politiques de l'utilisation de l'espace alpin de la Convention sur la protection des Alpes du 7 novembre 1991, le regard porté sur le projet est unilatéral ou bilatéral alors qu'il s'agit de traiter des enjeux qui dépassent largement la France et l'Italie.

La FRAPNA propose que l'Etat français sollicite les Parties contractantes de la Convention alpine pour qu'elles conviennent de plusieurs rencontres afin :

- d'évaluer la cohérence du projet avec la Convention alpine et les mesures des politiques transports des autres Parties contractantes ;
- de se concerter sur les réorientations que doivent connaître le projet au regard de cette évaluation.

La FRAPNA constate un manque d'appropriation des avancées politiques et juridiques de ces dernières années.

## > Le fondement de l'avis de la FRAPNA

Les concepteurs du projet paraissent ignorer les orientations de la politique européenne des transports concernant le nécessaire découplage de la croissance et des transports<sup>1</sup>. Or, la problématique du dossier de consultation cherche avant tout à répondre à un objectif de croissance des échanges.

La FRAPNA dénonce les fausses logiques d' aménagement de la croissance qui conduisent à un besoin frénétique de transports accélérés. Les conséquences de cette situation sont un gaspillage d' espace et d' énergie conduisant à une agression de l' environnement qui à terme fait l' impasse sur la vie humaine. Cependant la FRAPNA s' accorde sur la nécessité économique et l' intérêt social et culturel des échanges, à condition que les flux soient maîtrisés et que ces flux utilisent les modes les plus respectueux de l' environnement.

En ce sens, la FRAPNA considère que le projet de "la transalpine fret" doit s' inscrire dans une véritable logique de développement durable, alliant progrès social, efficacité économique et protection de l' environnement. C' est donc sous l' angle de ces trois aspects que nous avons analysé le dossier présentant les études de "la transalpine fret".

## > Aspects environnementaux

### ■ Option Bauges

Cette variante recueille notre assentiment, car ayant le moins d' impact environnemental au regard des deux autres options. Cependant, il est indispensable que le tracé définitif passe nettement au nord du lac du Bourget, et que sa réalisation soit exemplaire dans sa prise en compte des milieux naturels sensibles, particulièrement en Chautagne où sont localisés de nombreux papillons en régression en France.

### ■ Option Ouest Bugey

L' analyse de l' impact de ce tracé montre à l' évidence qu' il s' agirait d' une catastrophe écologique sans précédent pour le Nord Isère. Des milliers d' hectares de zones naturelles dévastées de manière irréversible, des dizaines d' espèces rares et protégées détruites, voire la disparition d' une des dernières populations de Tortue Cistude de Rhône-Alpes. Ceci sans oublier bien sûr l' impact sur l' hydrologie de l' Isle Crémieu (zone Karstique) et l' assèchement des zones humides qui ont régressé de manière drastique en France, l' impact sur la circulation de la faune et de la flore (corridors écologiques) et le paysage...

Le tracé franchirait les habitats d' espèces visées par la Directive européenne "Habitats", qui doit donc être respectée dans toute sa dimension.

### ■ Option Bas - Dauphiné

Il faut affirmer le grand intérêt biologique des boisements alluviaux en rive droite et gauche de l' Isère, au niveau de Chapareillan, les Marches, Laissaud et Pontcharra : c' est le dernier noyau cohérent de l' ensemble du Grésivaudan avec le seul arrêté de biotope riverain donc avec un embryon de politique de conservation de la part de l' Etat. C' est une importante station d' *Urtica minima* (petite massette) espèce végétale inscrite à la convention de Berne et à la directive habitat

<sup>1</sup> Livre Blanc Transports de l' Union Européenne [http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/en/lb\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html)

qui nécessite une dynamique fluviale à l'intérieur des digues pour conserver ses habitats. C'est également une des seules stations de Nivéole d'été de Rhône-Alpes et le milieu de la Rainette arboricole, du castor et de nombreuses libellules. La forêt alluviale a été déclarée de protection prioritaire par l'Europe, par le Schéma directeur de la région grenobloise, par le Conseil Général de l'Isère et par la FRAPNA.

Dans le Nord Isère, un passage du tracé se situe à l'intérieur de l'Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB) du confluent « Bourbre-Catelan » dans la vallée de la Bourbre. Ce site géré par l'Agence pour la Valorisation des Espaces Naturels Isérois Remarquables (AVENIR) avait été dégradé par le développement de l'agriculture intensive et les infrastructures routières. Il est aujourd'hui en voie de renaturation. Le passage de la liaison ferroviaire portera probablement un coup fatal à la survie de cet espace naturel aux portes de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau que l'Etat par l'intermédiaire du Préfet de l'Isère a souhaité sauvegarder en instituant une protection réglementaire<sup>2</sup> !

Contrairement à ce qui est indiqué dans les études préliminaires du dossier de consultation (page 99), la DIREN n'a jamais effectué d'inventaire sur la Cistude. Ce sont les associations naturalistes Nature et Vie Sociale et Lo Parvi (toutes deux membres de notre fédération) qui les ont réalisées. Ces dernières ont prouvé la présence de Cistude sur la Bourbre et le Catelan. Le Catelan sur la commune de St Savin est susceptible d'être retenu au titre de Natura 2000 (« Isle Crémieu ») pour la présence d'espèces (Castor d'Europe, Cistude d'Europe, Blageon, Chabot, Lamproie de Planer...) visées par l'annexe 2 de la Directive Habitat. Le tracé franchirait les habitats de ces espèces visées par la Directive européenne et nous considérons donc que l'article 6 de la Directive Habitat s'appliquera tout comme pour le tracé « Ouest Bugey ».

#### ■ Vallée de la Maurienne

Le problème à prendre en compte est bien sûr celui du bruit (à noter d'ailleurs que l'essentiel des rejets des projets ferroviaires par la population a comme origine cette source de nuisance). Dans ce contexte géographique de vallée encaissée, il faut prévoir les protections phoniques les plus performantes (tranchées couvertes, carénages...) pour protéger fonds de vallée et versants.

#### ■ Les déblais

Un problème transversal est à résoudre, quelle que soit l'option retenue, celui du devenir des déblais résultant de la réalisation des tunnels. Des réponses étayées doivent être fournies sur ce point très en amont du démarrage des chantiers. Nous serons particulièrement attentifs au traitement de ce dossier, où la concertation devrait jouer un rôle majeur.

### > Aspects socio - économiques

**Le projet ne correspond pas à l'objectif premier affiché pour le projet : mettre les camions sur le rail.** En effet, à l'horizon 2030, il laisse plus de 8000 camions sur les deux traversées alpines, Fréjus et Mont-Blanc.

[p.14 du dossier LTF, total véhicules PL 3.610.000 / année, soit 12 000 PL / jour dont 3400 PL / jour absorbés par le ferroutage. Restent 8600 camions sur les deux accès nord alpins.]

#### **Le rapport Investissement - service rendu est contestable**

On peut donc faire la remarque que c'est un très gros investissement pour parvenir à une situation dégradée par rapport à l'existant.

Sa seule justification pourrait être qu'il est plus facile de financer une infrastructure nouvelle que des améliorations de l'existant, même si le service rendu est très comparable.

<sup>2</sup> Remarquons qu'il n'existe que 20 APPB pour tout le département de l'Isère.

L' étude présentée ne tire pas les conséquences des déséquilibres de l' exploitation actuelle de la ligne. Ainsi, il résulte des chiffres fournis que les trains de fret sur la ligne historique, circulent actuellement à une charge moyenne de 370 tonnes (pour une capacité théorique de 1600 tonnes).

[p.21 du dossier LTF]

On peut donc en déduire que la ligne dispose de la capacité théorique de 45 Mt / an. Cela n' est nulle part pris en compte.

**Le calcul des options**, tel que présenté, nous paraît gravement faussé.

Ainsi, n' est pas intégré dans l' option Bauge le fait qu' elle rendrait fonctionnellement inutile le contournement est ferroviaire de Lyon (alors que l' option Bas Dauphiné rend obligatoire la partie sud de ce contournement).

Par ailleurs, que ne soient pas intégrés dans l' option Bas Dauphiné le tunnel de Chartreuse, le tunnel de Belledonne, le contournement de Lyon et la liaison Aix-Chambéry est proprement aberrant, voire malhonnête. La justification du bilan financier correspondant au choix, serait probablement peu défendable devant une juridiction de contrôle.

## **> L'avis de la FRAPNA**

Ce qui précède nous amène à formuler un avis favorable à l' option Bauge, avec une réalisation de qualité (voir précautions exprimées plus haut sur cette option), et une attention toute particulière au traitement du passage dans la Vallée de la Maurienne.

Nous regrettons néanmoins que n' ait pas été envisagée sérieusement la solution alternative d' un tunnel entre Bourg Saint Maurice et la Vallée d' Aoste, moins long (27 km) et plus satisfaisant pour les populations italiennes.

Nous regrettons également que cette consultation intervienne avant le débat public prévu sur la Vallée du Rhône, et avant le débat public demandé en octobre 2000 par FNE<sup>3</sup>, sur les percées alpines.

### **Réunir les conditions de la réussite du projet**

Ce projet, pour fournir son efficacité maximum, doit être accompagné de différentes mesures :

- 1- Blocage des capacités routières de la région Rhône-Alpes en abandonnant les projets concurrents de la transalpine (ex : A48).
- 2- Mise en place rapide d' une taxe à la tonne kilomètre sur le fret routier, dont le produit sera intégralement affecté au rail.
- 3- Mettre à niveau le prix du gasoil avec celui de l' essence pour tous les usagers, y compris les poids lourds.
- 4- Agir sur la réglementation, afin que les interdictions de transit pour les plus de 19 tonnes ne soient plus rendues inopérantes par des "sauf desserte locale", qui rendent impossible, de fait, le contrôle.
- 5- Investir dans un plan d' amélioration de l' exploitation commerciale du réseau ferroviaire français dans le domaine du fret.

---

<sup>3</sup> France Nature Environnement (FNE) est la Fédération nationale des associations de protection de la nature et de l'environnement . [www.fne.asso.fr](http://www.fne.asso.fr)

- 6- L' avancement du projet de tunnel ferroviaire sous le col de Montgenèvre, évitant au trafic est-ouest de passer par la vallée du Rhône et Lyon, et permettant également de désengorger l' itinéraire de Vintimille.
- 7- La mise en place des infrastructures permettant le cabotage maritime entre Barcelone - Marseille et Gênes, de nature à éponger les accroissements de trafic ouest-est fret prévu, et même à assurer des parts croissantes de trafic fret actuellement majoritairement acheminé par la route.
- 8- Renoncer au projet TGV-Voyageur, incompatible avec le projet Fret. La conjonction des deux projets pose des problèmes fonctionnels et financiers très complexes, incompatibles avec la bonne utilisation de l' argent public.