

DEPARTEMENTS : DROME, ISERE, SAVOIE

PREFECTURE DE L'ISERE
ARRIVÉ LE

30 AVR. 2009

SECRETARIAT
3^{ème} DIRECTION

PETITIONNAIRE : RESEAU FERRE DE FRANCE

**Modernisation de l'axe ferroviaire
du sillon alpin sud
VALENCE – GRENOBLE – CHAMBERY**

---ooOoo---

ENQUETE PUBLIQUE

CONJOINTE

1 - PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

&

**2 - PORTANT SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES
DOCUMENTS D'URBANISME**

**DES COMMUNES DE
CHATEAUNEUF SUR ISERE 26,
VILLARD BONNOT 38, LES MOLLETES 73**

---ooOoo---

CONCLUSIONS

---ooOoo---

Du 26 janvier 2009 au 27 février 2009 inclus

La commission d'enquête

Président : Jean Pierre POUYET
Membres titulaires : Valérie BOST et Anne MITAULT
Membre suppléant : François LEPINGLE

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

En application de l'arrêté interpréfectoral n° 2009-11717 du 19 décembre 2008, Ms les Préfets de l'Isère, la Drôme et de la Savoie ont prescrit l'enquête publique conjointe concernant la deuxième phase du projet de modernisation de l'axe ferroviaire du sillon alpin sud Valence-Grenoble-Chambéry et portant à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de trois des communes de l'itinéraire aménagé ;

Au terme de cette enquête,

- Suite à l'examen des pièces des dossiers d'enquête, après avoir reçu et entendu le public, les représentants d'associations et des collectivités, après examen de leurs observations, après consultation du maître d'ouvrage RFF, après avoir pris connaissance de ses réponses, après visite des lieux,

- Suite à l'analyse détaillée, aux commentaires et avis développés dans le rapport d'enquête,

Les conclusions motivées de la Commission d'enquête sont les suivantes :

ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

I - LA PROCEDURE

- Toutes les mesures relatives à la publicité de cette enquête ont été prises, dans le cadre et même en dehors de la procédure d'enquête publique, pour que l'information du public soit conforme à la lettre et à l'esprit de la réglementation la concernant ;
- Les dispositions matérielles prises dans chacune des mairies, pour recevoir le public, ont été tout à fait convenables pour que puissent être consultés les documents et, éventuellement, consignées ou annexées les observations dans les registres d'enquête ;
- L'enquête s'est déroulée sans incident et personne ne s'est plaint de n'avoir pu accéder aux dossiers, ou d'avoir été gêné par les jours et heures ouvrables des mairies lieux des permanences ;

II - LA PARTICIPATION DU PUBLIC ET SES MOTIVATIONS

- La participation du public, collectivités et associations a été active et a progressé au fur et à mesure du déroulement de l'enquête ;
- Plus de 250 observations ; une forte affluence aux permanences des villes principales, notamment à Romans où plus de 250 personnes ont assisté à une réunion d'information ; des pétitions dont celle de l'association ASERR, à Moirans, avec près de 400 signatures pour soutenir l'action de l'association en faveur des riverains ; une vingtaine d'associations et de comités de quartiers ont exposé leurs points de vues ;
- Pour la quasi-totalité du public rencontré, l'utilité de ce projet, n'est pas contestée ; la seule crainte, fortement exprimée par les riverains, est que les dispositions prises pour pallier aux nuisances dues à l'augmentation de trafic et surtout du fret ne soient pas suffisantes et que s'ensuive, à leur détriment, une dégradation de leur cadre de vie ;

- Cette inquiétude est d'autant plus fortement ressentie que, comme l'a signalé le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse « *la mise à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de cette seconde étape de modernisation se chevauche avec les travaux en cours de la phase 1 dont les effets fonctionnels et de traitement des impacts ne sont pas encore perceptibles* ».

III - L'INFORMATION

- Durant l'enquête, la Commission a pu répondre favorablement à toutes les demandes des municipalités et associations demandant à être entendues ou à organiser une réunion d'information ;
- Concernant les demandes de prolongation de la durée de l'enquête, au regard des motifs apportés, la Commission a considéré que, toutes les caractéristiques de ce projet n'étant pas encore déterminées, plutôt que de prolonger l'enquête de quinze jours, il était préférable que l'information et la concertation se poursuivent, par des réunions à organiser, à l'initiative des communes, des associations et du maître d'ouvrage, au fur et à mesure de l'avancement du projet, jusqu'à ce qu'il soit finalisé ;
- la Commission a pris acte de l'engagement du maître d'ouvrage RFF de poursuivre pour la 2^{ème} phase de ce projet, une information et une concertation continue, suite à la présente enquête publique ;

IV - LE DOSSIER

- La qualité de la présentation du dossier d'enquête a permis d'offrir une vision globale et complète du projet et de son environnement ;
- Aucun des thèmes n'a été occulté ni dans l'analyse de l'état initial, ni dans la description des impacts, ni dans les mesures compensatoires associées envisagées ;
- L'abondance des éléments techniques, des hypothèses, des références, des dispositions réglementaires... et de nombreux doublons ont pu rebuter un lecteur non averti ; cette situation est due essentiellement à la nature de ce projet, au grand nombre et à la complexité de ses incidences ;
- Les quelques faiblesses signalées portent davantage sur la forme que sur le fond et elles ne sont ni de nature, ni d'importance à remettre en cause ce projet qui, n'étant pas finalisé, ne permettait pas d'apporter des réponses suffisamment précises et individualisées ;
- Critiques par contre justifiées sur la cartographie dont l'échelle trop réduite, l'absence de toponymie, l'identification par des traits de couleur peu distincts (1^{ère} et 2^{ème} phase) et la non actualisation ne pouvaient que rendre son interprétation fastidieuse et parfois décevante pour celui qui n'y localisait pas son habitation ;
- Pour répondre à cette insuffisance, la Commission a pris acte de l'engagement du maître d'ouvrage RFF « *d'actualiser les cartes en y mentionnant les habitations récentes ou en cours de construction dès l'engagement des études PRO et d'établir, pour chacune des communes concernées, d'ici à l'engagement de la prochaine phase d'études (projet), un dossier spécifique traitant de l'aspect acoustique à l'attention du grand public* ».

V - LE PROJET

V.1 - Les points forts du projet

Concernant son intérêt général

L'objet même de ce projet qui :

- vise, par la modernisation et l'électrification de la ligne SAS, à son amélioration ;
- participe à une meilleure prise en compte des impératifs du développement durable dans le domaine des transports ;
- est en cohérence avec les orientations nationales et européennes en matière de développement de transport collectif, tant pour ce qui concerne les voyageurs que pour le fret, conformément aux prescriptions du « Grenelle de l'environnement » et des accords de Kyoto ;

Concernant le transport

Il ressort de l'examen des travaux présentés dans le dossier d'enquête que ce projet participe au rééquilibrage entre les transports routiers et ferroviaires, en faveur du ferroviaire, tant pour les voyageurs que pour les marchandises :

- Il répond, pour les voyageurs, à une demande croissante des différentes catégories de voyageurs : périurbain, intercités, régional et interrégional (liaison TGV Méditerranée) ;
- Il contribue, pour les marchandises, au développement du trafic fret transalpin (classique et autoroute ferroviaire) depuis la vallée du Rhône et à l'amélioration de la qualité de la desserte ferroviaire des installations industrielles situées dans l'agglomération grenobloise et le long de l'axe du sillon sud ;

Concernant la qualité de vie, les impacts fonciers et sur l'environnement, les coûts collectifs environnementaux et le bilan énergétique

Il ressort de l'examen des travaux (électrification et modernisation de la ligne) et de l'évaluation des coûts collectifs environnementaux que ce projet :

- contribue à l'amélioration (1) des conditions de confort et de sécurité pour les usagers du train (fréquence, régularité) (2) de la sécurité routière par une diminution du nombre d'accidents de la route due au report des usagers de la route vers le mode ferroviaire ;
- est limité à un prélèvement foncier très marginal (de l'ordre d'une dizaine d'hectares de terre agricole) ;
- permet de réduire sensiblement (1) les émissions de gaz à effet de serre (électrification), (2) la pollution de l'air (par la réduction de la consommation d'énergie fossile) (3) les nuisances sonores (remplacement des matériels de traction à moteur diesel par du matériel électrique) ;
- permet une économie d'énergie comprise entre 12 à 25 millions de tonnes d'équivalent pétrole ;
- présente un bilan et une rentabilité positive pour la Collectivité, sous hypothèse haute de trafic de fret et de trafic d'autoroute ferroviaire.

Concernant la cohérence de ce projet au regard des documents d'urbanisme et de planification urbaine

Il ressort de l'examen des documents d'urbanisme et de planification urbaine que ce projet est cohérent avec :

- la Directive territoriale d'aménagement (DTA) qui est dans phase d'étude mais dont les documents préparatoires (Livre blanc) donnent des orientations visant à la maîtrise des déplacements à travers un rééquilibrage au bénéfice du fer et des transports collectifs à l'échelle du sillon alpin ;
- le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région grenobloise qui vise à faciliter la mobilité urbaine par, entre autres, la modernisation des lignes ferroviaires existantes et l'augmentation des capacités entre Grenoble, Moirans et Valence ;
- le schéma de secteur du Pays Voironnais dont une des orientations est de faire du réseau ferré la colonne vertébrale des déplacements en transport en commun ;
- les Plans d'urbanisme qui prévoient dans leur zonage et règlements des zones ferroviaires spécifiques ;
- les plans de déplacements urbains de l'aire grenobloise, du Pays Voironnais et de Valence ;

Concernant les dispositions prises pour pallier aux inconvénients du projet

IMPACTS ACOUSTIQUES

- les indicateurs et hypothèses retenus, pour évaluer l'aggravation de l'impact acoustique, ont été les plus contraignants ;
- environ 12 kilomètres d'écrans acoustiques absorbants complétés par environ 300 traitements de façades sont prévus pour pallier aux impacts acoustiques ce qui représente un pourcentage significatif de l'ordre de 8% du montant global du projet ;
- un recensement complémentaire des bâtiments existants, ou en cours de construction, sera effectué en vue de compléter, en l'actualisant, le dispositif de protection ;
- un contrôle de l'efficacité des mesures de protection sera effectué en conformité avec la Loi d'Orientations sur les Transports Intérieurs (LOTI) ;
- le pétitionnaire RFF a une obligation de résultat vis-à-vis des impacts ;

IMPACTS VIBRATOIRES

- les aménagements prévus ne devraient pas aggraver la situation actuelle, notamment pour les bâtiments ;
- l'utilisation de matériels modernes et l'infrastructure de la voie existante qui sera rénovée (suppression des joints des rails, remplacement du ballast, des traverses) seront de nature à atténuer les éventuelles vibrations émises ;

PERTURBATIONS ELECTROMAGNETIQUES

- Rien de bien précis, ni de localisé n'ayant été présenté lors de l'enquête publique, le maître d'ouvrage s'engage :
 - à garantir que les aménagements seront réalisés dans le respect des normes et des seuils réglementaires, qu'ils prendront en compte les aspects environnementaux et humains tout au long de l'élaboration du projet et qu'ils ne seront pas de nature à engendrer d'effets dommageables sur la santé humaine ;
 - à rechercher, dans toute la mesure du possible, l'implantation des mâts et/ou antennes hors des zones urbanisées ;
 - à ce que sur chaque commune susceptible d'être concernée par l'implantation d'un pylône ou d'une antenne (cas de mutualisation avec pylône existant), l'ensemble des procédures réglementaires applicables soit renforcé d'une information spécifique de la maîtrise d'ouvrage auprès des habitants riverains dans un rayon de 100m autour du futur équipement (lorsque ce cas se présentera), simultanément au dépôt d'un dossier de déclaration préalable de travaux ;

V. 2 - Les limites et les faiblesses du projet

- Cette enquête publique n'a pas été réalisée sur un projet finalisé, dès lors, le caractère « avant projet » du dossier soumis à enquête publique n'a pas permis d'intégrer des données finies pour établir le bilan partagé « forces/faiblesses » du projet, d'une part et l'évaluation de ses effets induits directs et indirects, d'autre part ;
- L'aboutissement, pour la collectivité, à un bilan positif et à une rentabilité conforme au cadre réglementaire¹ repose sur de fortes incertitudes :
 - la réalisation effective des hypothèses hautes de trafic de fret est conditionnée par la conjoncture économique ;
 - l'évaluation financière pertinente des acteurs « Tiers », ou des effets externes du projet sur l'environnement ;
- toutes les caractéristiques de ce projet n'étant pas encore déterminées exactement au moment de sa présentation à l'enquête publique, certaines des réponses précises et individualisées, que beaucoup de riverains attendaient, n'ont pu être apportées ;
- C'est notamment le cas de l'absence, sur les documents non actualisés, de constructions récentes qui n'ont pu être prises en compte dans la détermination précise des mesures compensatoires acoustiques ;

IMPACTS ACOUSTIQUES

- les principales dispositions prises, pour pallier aux nuisances acoustiques, répondent à des objectifs, réglementaires certes, mais à minima ;
- C'est le cas des seuils réglementaires acoustiques retenus de 63 dB(A) le jour et 58 dB(A) la nuit ; ils sont supérieurs à ceux des directives européennes et aux valeurs guides de confort acoustique de l'Organisation Mondiale de la Santé, qui prennent en compte l'effet de gêne pouvant occasionner des perturbations dans le sommeil ;

¹ Instruction cadre relative aux Méthodes d'évaluation économique des Grands Projets d'Infrastructure de Transport du 03 Octobre 1985, révisée en Mars 2004, complétée d'une lettre ministérielle du 27 Mai 2005,

- C'est le cas, également, des règles restrictives concernant l'installation d'un écran si « au moins 4 habitations pour 100m » et le choix du type de protection pour prendre en compte le mode d'occupation ou d'utilisation normale des bâtiments riverains ou d'espaces traversés ;

IMPACTS VIBRATOIRES

- l'absence d'une étude prospective prenant en compte l'augmentation du trafic, laisse planer des incertitudes notamment sur les niveaux de vitesse vibratoire pour le confort des personnes qui sont déjà, en situation actuelle, légèrement supérieurs aux seuils de perception ;
- aucune disposition particulière entrant dans le financement du programme de l'opération n'est prévue pour améliorer le niveau de vibrations et le ramener, si besoin est, en deçà du seuil de perception moyen ;
- aucune mesure de contrôle, une fois le projet achevé et une fois les travaux réalisés n'est prévue.

PERTURBATIONS ELECTROMAGNETIQUES

- L'implantation de mats GSM - R au nombre de 20 à proximité du tracé des voies et des riverains des communes traversées par la voie ferrée, va contribuer à l'augmentation du niveau vibratoire urbain en HF et de la puissance rayonnée ;
- En terme de risque pour la santé, il n'y a pas d'historique d'observations statistiques permettant de quantifier les impacts sur l'environnement et il ressort de l'étude des impacts électromagnétiques, présentée à l'enquête publique, que toutes ses caractéristiques n'étaient pas encore déterminées exactement et qu'aucune mesure de protection n'était encore préconisée pour remédier à d'éventuelles nuisances;
- Rien de bien précis, ni de localisé n'a été présenté au public

LA SECURITE

- La réalisation de ce projet augmentant le trafic ferroviaire, il en résultera, des risques aggravés, notamment, aux passages à niveau ;
- Même si le public, les collectivités et le maître d'ouvrage RFF s'entendent pour considérer que le renforcement de la sécurité des passages à niveau, voire leur suppression contribue à améliorer la sécurité des usagers qu'ils soient piétons, vélos, voitures, transports routier et ferroviaire, ces opérations relèvent de la maîtrise d'ouvrage de la collectivité et doivent faire l'objet de financements et d'une procédure spécifique qui ne rentrent pas dans le cadre de la présente enquête ;

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

- Les risques technologiques existent, déjà signalés en phase 1 ils sont sans détermination de mesures sécuritaires, en phase 2 ;
- Les flux migratoires de la faune pour la Drôme et la Savoie n'ont pas été pris en compte ;
- La voie ferrée, fait parfois office de barrière à l'expansion des crues ou aux écoulements des eaux d'inondation en plaine, elle traverse des zones d'aléas forts et faibles de mouvement et de glissement de terrains ;

VI - LES OPPORTUNITES

- n'ayant pas encore un caractère définitif, le projet peut encore évoluer ;
- la possibilité d'envisager des mesures excédant le strict respect de la réglementation afin de limiter davantage les niveaux de bruit est bien prévue dans les textes en vigueur en recherchant, auprès des riverains et des différentes collectivités, des contributions financières complétant la part du financement assuré par le maître d'ouvrage;

De tout ce qui précède,

Considérant que :

- l'intérêt général qui s'attache à répondre (1) à une demande croissante des différentes catégories de voyageurs : périurbain, intercités, régional et interrégional (2) au rééquilibrage entre les transports routiers et ferroviaires, en faveur du ferroviaire, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, n'a pas été contesté au cours de l'enquête ;
- le coût résultant des atteintes à la propriété privée est négligeable au regard de l'utilité publique du projet ;
- les moyens et financements mis en œuvre pour réduire les inconvénients du projet (coûts environnementaux et principalement nuisances acoustiques) contribue de façon significative à renforcer l'utilité publique du projet ;
- des mesures compensatoires conséquentes, bien que perfectibles, ont été prévues, notamment, pour réduire les impacts sonores que peuvent subir les riverains de la ligne ;
- ces mesures n'étant pas finalisées, pour qu'elles soient suffisantes, complètes et appropriées, elles doivent encore évoluer, notamment au vu (1) des enseignements tirés de l'enquête et (2) d'une interprétation raisonnable mais positive des textes visant à assouplir le strict respect de la réglementation afin de limiter davantage les niveaux de bruit ;
- pour ces raisons et en réponse à la demande des collectivités ou de riverains, il est justifié que le dispositif de protection acoustique qui accompagne ce projet puisse être étendu, si besoin est, à des mesures hors cadre réglementaire ;
- dès lors, le financement des surcoûts éventuels qui en résultera, sera à rechercher, auprès des co-financeurs du projet, d'une part et auprès des bénéficiaires de ces mesures, riverains ou collectivités, à l'origine de la demande, d'autre part.

Pour toutes ces raisons,

La commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, émet un :

Avis favorable à l'utilité publique du projet de modernisation de l'axe ferroviaire du sillon alpin sud Valence-Grenoble-Chambéry

en demandant au maître d'ouvrage de bien vouloir prendre en considération les recommandations suivantes :

(1) Poursuivre la concertation et l'information

Organiser, avec les municipalités et les riverains, une concertation sur le projet modifié en vue d'en améliorer ses caractéristiques et en réduire ses inconvénients :

- impacts acoustiques : par de nouvelles mesures, si nécessaire, pour déterminer, maison par maison, les éventuels ajustements à apporter et cela au fur et à mesure de l'avancement du projet, jusqu'à ce qu'il soit finalisé.
- impacts vibratoires : par des mesures de contrôles supplémentaires, ne serait ce que pour répondre aux craintes et doutes du public et confirmer que les aménagements prévus ne devraient pas aggraver la situation actuelle ;
- impacts électromagnétiques : pour apporter une information précise sur l'incidence des impacts électromagnétiques sur la santé et pour déterminer, avec eux, la localisation des sites les mieux appropriés pour l'installation des ouvrages, en appliquant les recommandations, voire les prochains décrets issus du Grenelle de la téléphonie.
- sécurité : pour répondre aux questions concernant le rétablissement des voiries et plus particulièrement les éventuelles suppressions ou les aménagements de passages à niveau, même si ces opérations ne relèvent pas du seul maître d'ouvrage.

(2) Poursuivre la réduction des inconvénients du projet

Concernant les impacts et les protections acoustiques, sujet le plus sensible,

- procéder, dans le respect des textes, à un recensement complémentaire des bâtiments existants ou en cours de construction depuis la date de l'étude jusqu'à la date de publication de l'avis d'enquête ;
- retenir la protection par écran plutôt que l'isolation de façade, ou les deux, pour permettre également de protéger des nuisances sonores les parties extérieures de l'habitation qui sont aussi des lieux de vie et d'agrément ;
- prendre en compte, pour le choix du type de protection phonique et de la hauteur d'un écran, la diversité du bâti, sa répartition plus ou moins dense et plus ou moins discontinue, les contraintes sécuritaires liées aux voies en zone urbanisée, le paysage urbain et ses espaces paysagers ;
- proposer aux collectivités locales qui le souhaitent de s'associer au programme de protection acoustique pour financer les extensions de protections, hors cadre réglementaire ;
- veiller lors des opérations de rénovation, à privilégier l'utilisation pour les voies de matériaux à faible émission sonore et au bon entretien des infrastructures ferroviaires par des opérations de meulage des rails ou d'entretien vigilant des aiguillages par exemple, plus particulièrement aux abords des zones urbanisées ;
- Contrôler, une fois le projet établi et les écrans installés leur efficacité par mesurage effectué en concertation avec les municipalités et les riverains, de même que pendant la phase d'exploitation ;

Concernant les impacts vibratoires

- Contrôler, en situation future, les niveaux de vitesse vibratoire au regard des seuils de référence pour le confort des personnes ;
- Prévoir, en cas de dépassement des seuils de référence, les dispositions à prendre au titre des mesures compensatoires au cas où les niveaux de vibrations dépasseraient le seuil de perception moyen ;

Concernant les impacts électromagnétiques

- Adapter les mesures de précaution et de protection en conformité avec les normes qui résulteront du prochain Grenelle de la téléphonie et notamment celles d'implantation (distance d'éloignement des habitations), de respects du seuil maximal d'exposition et de mesures sur l'habitat ;
- poursuivre les études électro magnétique et paysagères ;
- lors de la phase suivante d'études et d'investigations précises, établir un « plan de maillage » visant à la couverture totale de la ligne sans aucune zone blanche ;
- rechercher, dans toute la mesure du possible, l'implantation des mâts et/ou antennes hors des zones urbanisées ;

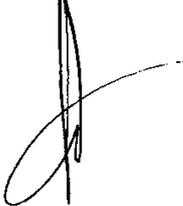
Concernant la sécurité ;

- poursuivre les projets de remplacement des PN, notamment ceux signalés parmi les plus problématiques et dangereux par des ouvrages dénivelés ou des rabattements sur d'autres ouvrages existants ;
- sensibiliser, avant l'engagement de la phase d'études suivante (PRO), les collectivités locales sur les passages à niveau susceptibles d'être remplacés par des ouvrages ou des rabattements de voiries en connexe du projet principal de modernisation ;
- Veiller à l'entretien efficace des abords de la ligne, à la fois dans un souci de sécurité en empêchant tout accès à la voie ferrée en dehors des zones organisées à cet effet, et dans un souci de bonne cohabitation avec les riverains, en maintenant en bon état les talus bordant les voies ;

Fait à Grenoble, le 30 avril 2009

La Commission d'enquête

Le Président
Jean Pierre ROUYET



membre titulaire
Valérie BOST



membre titulaire
Anne MITAULT

