

L'Autoroute ferroviaire Atlantique toujours autant malmenée



Après, déjà, deux enquêtes publiques, les acteurs environnementaux ont fait connaître leur avis défavorable au projet future Autoroute ferroviaire Atlantique (AFA). Les associations se veulent toutefois constructives et proposent la solution du contournement de la région parisienne.

Ce service ferroviaire de transport de semi remorques à haute fréquence doit relier la commune de Dourges dans le Pas-de-Calais à celle de Tarnos située aux portes du Pays Basque dans le département des Landes. Utilisant les voies de chemin de fer déjà existantes, ce concept Franco – Français basé sur le fameux wagon Modalhor, à prix d'achat exorbitant, a pour but de proposer une alternative aux transports routiers, d'acheminer leurs semi-remorques sur des wagons. Ce concept n'est qu'une variante des trains de transport de semi-remorques en wagons poche qui se développe depuis le début des années 1960 et a été décliné vers le transport plus optimisé de caisses mobiles et de conteneurs sans châssis. L'AFA réinvente donc l'eau tiède et a été sanctionnée sur son exploitation Le Boulou – Bettembourg par un déficit constant et l'obligation de compléter tous les trains par du transport de conteneurs sur des wagons ordinaires placés en tête de rame.

L'AFA en est pourtant déjà au stade de l'enquête publique. Suite à une première enquête publique opérée en Essonne du 5 mai au 5 juin, une nouvelle enquête complémentaire s'est tenue durant tout le mois de juillet. Les élus ou encore plus largement les acteurs du territoire ont pu s'exprimer sur l'AFA. Ce projet n'a pas été accueilli à bras ouverts par ces derniers.

Les soutiens de l'AFA sont de moins en moins nombreux. En juillet dernier, une partie des élus des 20 villes traversées par la prochaine AFA qui empruntera les voies du RER C et du TER Centre en Essonne, s'était déjà pour la plupart prononcée contre ce projet. En ce début septembre, c'est maintenant au tour des associations environnementales de tirer la sonnette d'alarme par rapport au projet de fret ferroviaire. C'est le cas de quatre organismes comme Île-de-France Environnement (IDFE), Culture Arts Découverte (CAD) basée à Savigny-sur-Orge, Portes de l'Essonne Environnement (PEE) ou encore d'Essonne Nature Environnement (ENE). Pour le président de cette dernière Jean-Pierre Moulin, ce projet propose « des aspects intéressants. L'utilisation du ferroutage présente même une nécessité absolue ». Toutefois, son passage en Essonne pourrait constituer de nombreux problèmes selon le président de l'association. « Nuisances sonores, vibratoires, transports de matières dangereuses dans une zone très urbanisée comme le Nord du département ». « Des interrogations persistent sur la plateforme d'échange qui pourrait voir le jour non loin de Brétigny-sur-Orge à Marolles En Hurepoix », renchérit Sylvie Monniotte, secrétaire générale adjointe d'ENE. Les associations environnementales rejoignent donc les élus qui s'étaient déjà prononcés contre la mise de l'AFA dans la configuration du projet actuel, à l'image de Robin Reda, Maire de Juvisy et de Franck Marlin, maire d'Étampes. C'est donc une liste de personnes réfractaires au projet qui n'en finit plus de s'agrandir. En effet, courant de l'été, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) s'est prononcée sur « un avis défavorable sur le projet d'accord-cadre qui doit traverser l'Essonne à partir de 2016 ». Bref, le nombre de partisans de l'AFA, tel qu'elle a été présentée cet été, semble s'amenuiser de semaine en semaine.

Bien qu'impopulaire, le projet de fret ferroviaire n'est clairement pas l'ennemi des acteurs essonniers. Les associations environnementales rappellent « la nécessité de réduire le trafic des poids lourds sur les grands axes », assurent qu'une solution peut être trouvée. « Le véritable problème, c'est que l'AFA utiliserait les lignes existantes du RER C. C'est un réseau saturé et qui le sera encore plus avec une population qui augmente rapidement dans le département. De plus, ce sont des voies et des équipements parfois obsolètes », lance le président d'ENE. « Le RER C a accumulé les incidents depuis deux ans, avec le drame de Brétigny-sur-Orge, ou encore l'incendie survenu aux Ardoines (Ndlr : dans le Val-de-Marne). Un trafic plus prononcé sur ce réseau pourrait engendrer de nouveaux accidents si aucun travaux n'étaient réalisés », estime Sylvie Monniotte. Pour toutes ces raisons, les associations environnementales proposent donc le contournement de la région parisienne pour les convois de wagons, dont les plus longs devraient atteindre 1 000 mètres. « Le contournement peut être une solution de substitution, avance la secrétaire générale adjointe d'ENE. Mais nous ne souhaitons pas rejeter le problème sur les zones rurales. Il faut bien comprendre que nous aurions pu accueillir l'AFA si les lignes du RER C avaient été rénovées de fond en comble ». Cependant, cette requête n'entre pas dans le cadre des deux enquêtes publiques. La notion de contournement ne figure pas dans le rapport de la commission d'enquête publique sur le projet d'AFA remis le 3 septembre dernier au Préfet du Pas-de-Calais, chargé de la coordination et de la centralisation des résultats. À ce titre, les associations demandent que cette hypothèse « fasse l'objet d'une véritable concertation auprès des assemblées délibérantes, des associations, des riverains et des usagers ».