

LIAISON FERROVIAIRE LYON - TURIN

DE SAINT-JEAN DE MAURIENNE À LA FRONTIÈRE FRANCO-ITALIENNE

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE
PRÉALABLE À LA DÉCLARATION
D'UTILITÉ PUBLIQUE



2

INFORMATIONS JURIDIQUES, ADMINISTRATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

AVRIL 2006

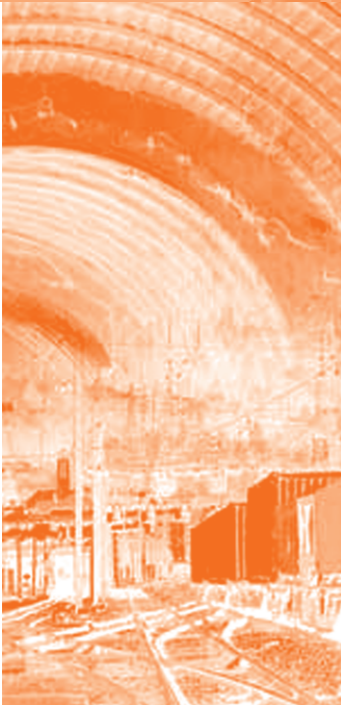
2

Informations juridiques et administratives



Préambule	3
Objet et organisation de l'enquête	5
Insertion de l'enquête préalable à la DUP dans la procédure administrative	9
L'acte déclaratif d'utilité publique	11
Les procédures postérieures à la déclaration d'utilité publique	13
Textes régissant l'enquête et la procédure applicable ..	15
Avis du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable	17
Avis de l'Architecte des Bâtiments de France	25

2 – Informations juridiques et administratives



Préambule

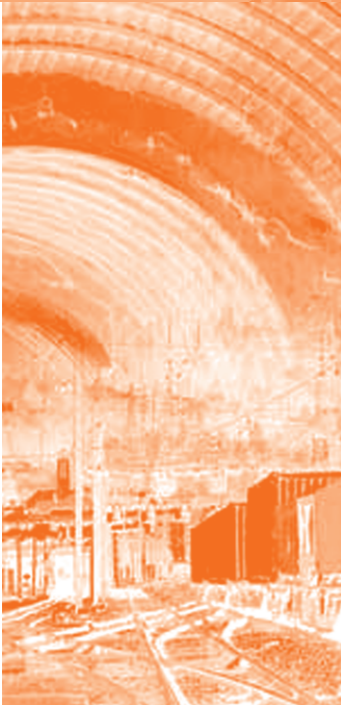
Préambule

Le présent chapitre a pour objet de rappeler les modalités de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ainsi que les principales procédures administratives mises en œuvre pour assurer l'information du public et la protection des intérêts en présence.



Préambule

2 – Informations juridiques et administratives



**Objet
et organisation
de l'enquête**

Objet et organisation de l'enquête

► Objet de l'enquête publique

L'enquête publique porte sur les travaux, ouvrages, et aménagements de la partie commune franco-italienne, en territoire français, de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon - Turin. Elle répond à un double objectif :

- Améliorer l'information du public relative au projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon Turin, notamment sur les volets cadre de vie et protection de l'environnement, ainsi que sur l'utilité publique du projet du point de vue des procédures d'expropriation rendues nécessaires.
- Recueillir les observations du public pour assurer une meilleure prise en compte des besoins des citoyens par le maître d'ouvrage.

Compte tenu des caractéristiques de l'opération, et au regard des seuils de l'annexe 1 de l'article R.123-1 du code de l'environnement, l'enquête publique préalable à la DUP se déroule conformément au R. 11-14-14 du code de l'expropriation, et porte à la fois sur :

- L'utilité publique des ouvrages de la partie commune franco-italienne situés en territoire français, entre Saint-Jean de Maurienne et la frontière franco-italienne (« travaux de construction d'une ligne nouvelle de chemin de fer...sur une longueur supérieure à 5 km »).
- La mise en compatibilité des Plans d'occupation des sols et des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Saint-Jean-de-Maurienne, Villargondran, Saint-Julien-Montdenis, Saint-André, Modane, Villarodin Bourget, Avrieux et Montricher-Albanne.
- La création d'une gare nouvelle de voyageurs sur la commune de Saint-Jean-de-Maurienne (« travaux d'un montant supérieur à 1,9 M€ portant sur la création d'une gare de voyageurs »). Cette gare a fait l'objet de la procédure de concertation prévue aux articles L 300-2 et R 300-1 du code de l'urbanisme qui s'est déroulée du 15 septembre au 15 octobre 2004.

- La création de la nouvelle gare Fret à Villargondran (déplacement de l'actuelle gare ferroviaire fret de Saint-Jean-de-Maurienne). Cette gare a fait l'objet de la procédure de concertation prévue à l'article L 300-2 et R 300-1 du code de l'urbanisme qui s'est déroulée du 14 octobre au 15 novembre 2004.

► Périmètre de l'enquête

La présente enquête publique porte sur les travaux, ouvrages, et aménagements de la partie commune franco-italienne situés en territoire français, entre Saint-Jean-de-Maurienne et la frontière franco-italienne. Les travaux, ouvrages, et aménagements soumis à l'enquête publique sont situés entièrement dans le département de la Savoie. Les communes concernées par la section soumise à enquête préalable à la DUP sont :

- Canton de Saint-Jean-de-Maurienne: Montricher-Albanne, Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-Julien-Montdenis, Villargondran,
- Canton de Saint-Michel-de-Maurienne: Orelle, Saint-Martin-la-Porte, Saint-Michel-de-Maurienne,
- Canton de Modane: Aussois, Avrieux, Fourneaux, Le Freney, Modane, Saint-André, Villarodin-Bourget,
- Canton de Lanslebourg-Mont-Cenis: Bramans, Lanslebourg-Mont-Cenis.

► Contenu du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Conformément à l'article R 11-3 du code de l'expropriation, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comprend les pièces suivantes :

- La notice explicative, indiquant l'objet de l'enquête et les caractéristiques les plus importantes de l'opération soumise à enquête (Chapitre 1 du dossier);
- Les informations juridiques et administratives (Chapitre 2 du dossier);
- Le plan de situation (Chapitre 3 du dossier);

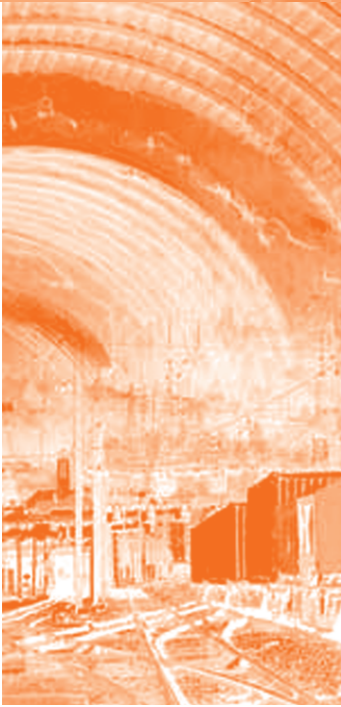
- Le plan général des travaux (Chapitre 4 du dossier);
- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (Chapitre 5 du dossier);
- L'appréciation sommaire des dépenses (Chapitre 6 du dossier);
- L'étude d'impact réalisée conformément à la Directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 modifiée par la Directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 et par la directive 2003/35/CE du Parlement Européen et de Conseil du 26 mai 2003 et aux articles du code de l'environnement (articles L. 122-1 à L. 122-3 et R. 122-1 à R. 122-16). (Chapitre 7 du dossier);
- Conformément à l'art. L. 122-3 du code de l'environnement (complété par la loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement), l'étude d'impact a été transmise pour avis à l'autorité administrative de l'Etat et cet avis est annexé au présent dossier.
- L'évaluation économique et sociale du projet, suivant l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (Chapitre 8 du dossier);
- La Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de développement (SPAD) (Chapitre 9 du dossier);

La Directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 modifiée par la Directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 et par la directive 2003/35/CE du Parlement Européen et de Conseil du 26 mai 2003 et les textes de transposition (art R 122-11 et R 123-2 du code de l'environnement) préconisent la prise en compte des effets transfrontaliers d'un projet d'aménagement. Cet aspect a été intégré à l'étude d'impact (Chapitre 7 Volume E du dossier).



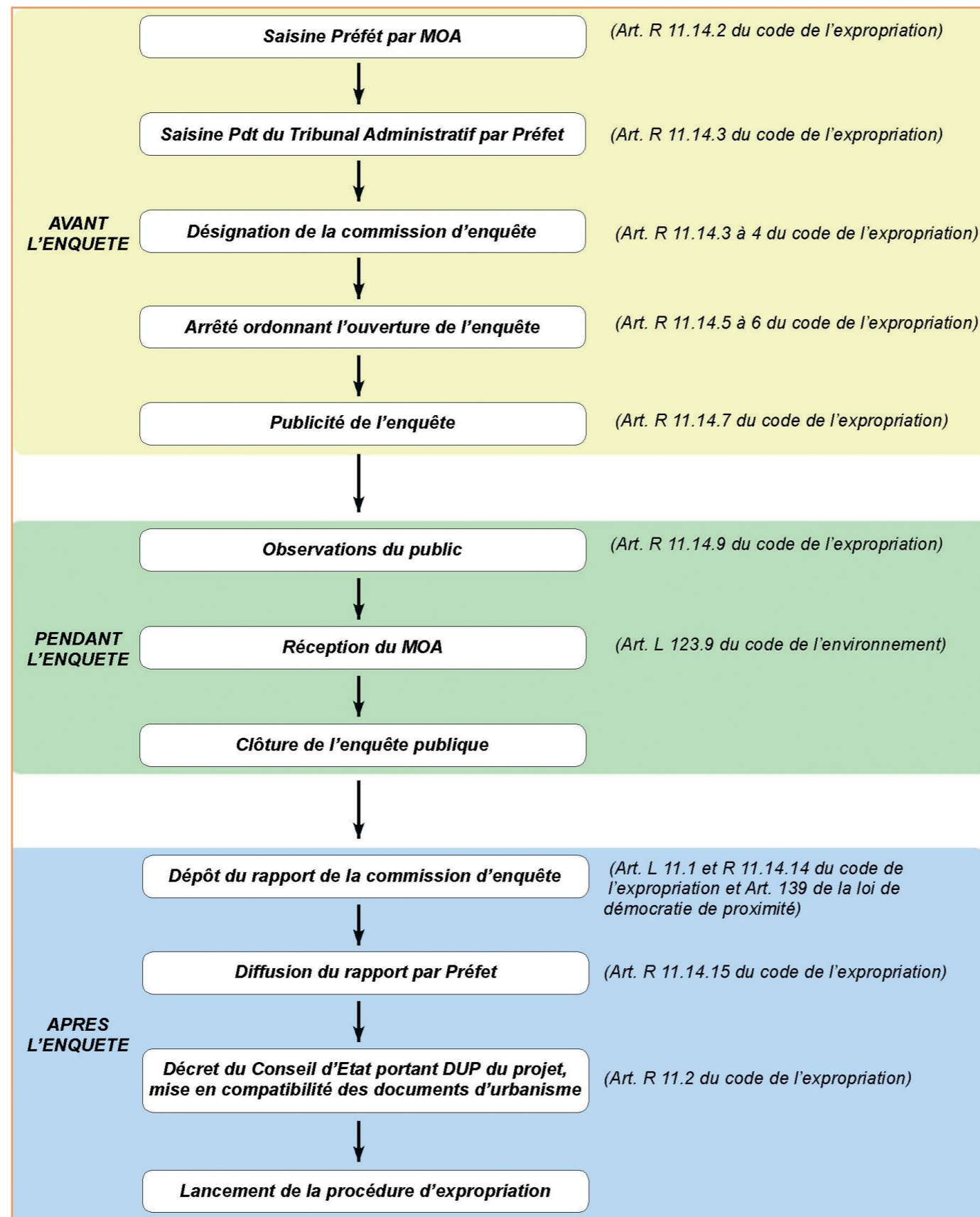
Objet
et organisation
de l'enquête

2 – Informations juridiques et administratives



Objet et organisation de l'enquête

Schéma de déroulement de l'enquête préalable



2 – Informations juridiques et administratives

► Organisation de l'enquête

La présente enquête est organisée conformément aux articles L11-1 à 4 et R11-14-1 à R11-14-15 du code de l'expropriation en fonction des seuils définis à l'annexe 1 de l'article R.123-1 du code de l'environnement.

L'enquête est annoncée par voie de presse et d'affiches selon l'article R11-14-7 du code de l'expropriation. Un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête est désigné par le tribunal administratif saisi par le préfet de département de la Savoie.

Le préfet de département procède à l'ouverture de l'enquête et à l'organisation de l'enquête par arrêté (article R11-14-5 du code de l'expropriation).

L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête précise l'objet, la date d'ouverture et la durée de l'enquête, les lieux où elle se déroulera, les noms et la qualité des commissaires enquêteurs, les lieux et les dates où la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public, ainsi que les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions de la commission d'enquête.

La durée de l'enquête ne peut être inférieure à un mois, ni supérieure à deux mois. Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, après avoir recueilli l'avis du préfet, peut par décision motivée prévoir que le délai de l'enquête est prorogé d'une durée maximale de quinze jours.

Lors de l'enquête, le public peut émettre toutes observations relatives au projet sur les registres ouverts à cet effet.

A la clôture de l'enquête, les registres seront clos et signés par les maires des communes concernées par le projet et transmis dans les vingt-quatre heures au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête avec les dossiers d'enquête et les documents annexés.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête doit rendre ses conclusions motivées dans un délai maximum de six mois après le début de l'enquête selon l'article L. 11-1 du code de l'expropriation en précisant s'il est ou non favorable à l'opération avec l'ensemble du dossier et des registres d'enquête.

Le rapport de la commission d'enquête ou du commissaire enquêteur restera à la disposition du public dans les mairies des communes où s'est déroulée l'enquête, ainsi qu'à la préfecture, pendant un an à compter de la clôture de l'enquête.

Par ailleurs, les personnes intéressées pourront obtenir communication du rapport et des conclusions en s'adressant au préfet dans les conditions prévues à l'article 1 de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 relative à l'accès aux documents administratifs.



**Objet
et organisation
de l'enquête**

2 – Informations juridiques et administratives



Insertion de
l'enquête préalable
à la DUP
dans la procédure
administrative

Insertion de l'enquête préalable à la DUP dans la procédure administrative

L'objet de cette partie est d'expliquer d'une part le déroulement administratif et juridique de cette enquête, et d'autre part l'articulation avec les autres procédures à mettre en œuvre.

► Les concertations et consultations préalables à l'enquête publique

La concertation L 300-2

En application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme et de l'article R300-1, visant « la création d'une gare ferroviaire ...de voyageurs, de marchandises..., lorsque le montant des travaux dépasse 1,9 M€ », le déplacement et l'adaptation de la gare voyageurs de Saint-Jean-de-Maurienne et la création de la gare Fret de Villargondran ont fait l'objet d'une concertation publique.

Elle a eu lieu du 15 septembre au 15 octobre 2004 pour la gare de Saint-Jean-de-Maurienne et du 14 octobre au 15 novembre 2004 pour celle de Villargondran.

Des réunions publiques se sont déroulées à Saint-Jean-de-Maurienne les 15, 16, 22 et 23 septembre 2004, et à Villargondran les 14 et 21 octobre 2004.

Cette concertation a permis :

- de recueillir les observations de l'ensemble des partenaires et du public concernés ;
- d'établir une synthèse de ces observations en vue de leur analyse par le maître d'ouvrage et de leur éventuelle prise en compte dans le projet.

Cette concertation réglementaire a fait l'objet d'un bilan, approuvé par le Conseil Municipal de Saint-Jean-de-Maurienne du 11 Mars 2005 et par le Conseil Municipal de Villargondran du 29 Mars 2005.

Concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat

Suite à l'ordonnance n° 2003-902 du 19 septembre 2003, qui a supprimé les procédures dites « d'instruction mixte », et au décret n° 2003-1205 du 18 décembre 2003, abrogeant les décrets d'application de la loi du 29 novembre 1952 sur les travaux mixtes, une concertation avec les services de l'État doit être réalisée avant l'enquête préalable à la l'utilité publique. Cette concertation administrative doit se dérouler conformément :

- à la circulaire du Premier Ministre n° 5.016/SG du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat ;
- à celle n° 2000-98 du 28 décembre 2000 relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructure linéaire.

Cette concertation, menée sous l'égide du Ministère de l'Équipement, a eu lieu de mai au 23 décembre 2005. Elle a réuni les services des Ministères suivants :

- Ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer ;
- Ministère de l'Écologie et du Développement Durable ;
- Ministère de l'Intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales ;
- Ministère de la Défense ;
- Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie ;
- Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation, de la Pêche et des affaires rurales ;
- Ministère de la Culture et de la Communication ;
- Ministère de la Santé, de la Famille et des personnes handicapées ;
- Ministère des Affaires Étrangères ;
- Ministère de la fonction publique, de la réforme de l'État et de l'Aménagement du Territoire.

À l'issue de cette concertation, chaque service intéressé a fait part au Ministère de l'Équipement de ses commentaires sur le projet de dossier d'enquête d'utilité publique. Ces commentaires ont été transmis au maître d'ouvrage en vue de leur analyse et, dans la mesure du possible, de leur prise en compte dans le projet. L'avis du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable du 22 mars 2006 est annexé au présent chapitre.

Les consultations préalables

Plusieurs procédures de consultations ont dû être menées préalablement au déroulement de la présente enquête publique :

- **Parc national de la Vanoise :** Selon l'Art. R. 331-43 du code de l'environnement, lorsque des aménagements, ouvrages ou travaux soumis à la procédure de l'étude d'impact en vertu de l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 et des textes pris pour son application intéressent la zone du parc national ou sa zone périphérique, le directeur est obligatoirement saisi de cette étude et donne son avis dans les délais réglementaires d'instruction. Une visite de terrain a eu lieu le 21 juin 2005 et des réunions plénières les 13 juin et 21 novembre 2005. Des avis sur le dossier d'enquête publique ont été émis par courrier les 1^{er} août et 24 novembre 2005.
- **Monuments historiques classés ou inscrits dans un périmètre de 500 m :** Des réunions ont eu lieu les 22 septembre et 19 octobre 2005 avec l'ABF (Architecte des Bâtiments de France). Un avis officiel a été transmis le 24 mars 2006, il est annexé au présent dossier. L'accord de l'ABF sera indispensable pour la délivrance des permis de construire pour les constructions tuées dans le champ de visibilité d'un édifice classé, conformément aux Art. R. 421-38-4 et R. 421-38-8 du code de l'urbanisme.



Insertion de l'enquête préalable à la DUP dans la procédure administrative

2 – Informations juridiques et administratives



Insertion de l'enquête préalable à la DUP dans la procédure administrative

- **Sites classés ou inscrits:** Le projet ne concerne pas directement des sites classés ou inscrits, et n'a pas d'incidence indirecte sur de tels sites.
- **INAO:** L'INAO a été rencontré pour l'AOC Beaufort le 25 juillet 2005, et a participé à la réunion plénière du 21 novembre 2005. Un avis a été émis le 14 octobre 2005.
- **Avis des services fiscaux:** L'article R11-3-1 du code de l'expropriation et la circulaire du 26 mars 1993 demande que l'appréciation sommaire des dépenses donnée dans le présent dossier d'enquête tienne compte de l'estimation produite par les services fiscaux pour les acquisitions foncières. L'estimation correspondante a été réalisée et utilisée pour l'appréciation sommaire des dépenses.
- **Natura 2000:** Conformément aux L. 414-4 et suivants, et R.414-19 à R.414-24 du code de l'environnement, une évaluation des incidences a été réalisée sur les sites Natura 2000 n° FR 8201779 et FR 8201782, respectivement touchés par le puits de ventilation d'Avrieux et son accès ; et par le site d'attaque intermédiaire du Plan des Saussaz et le site de dépôt de la Porte. Le dossier d'évaluation des incidences est joint au dossier soumis à l'enquête publique (art. R.214-38 du code de l'environnement).

► Les procédures complémentaires nécessaires

L'enquête publique porte à la fois sur les travaux relatifs aux ouvrages de la ligne ferroviaire de la partie commune franco-italienne situés en territoire français, à la création des gares nouvelles de Saint-Jean-de-Maurienne (gare voyageurs) et gare de Villargondran (gare de Fret), ainsi que sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (POS et PLU) des communes de Saint-Jean-de-Maurienne, Villargondran, Saint-Julien-Montdenis, Montricher-Albanne, Saint-André, Modane, Villarodin-Bourget et Avrieux.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Il s'agit de la mise en compatibilité des Plans d'Occupation des Sols (POS) et des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Saint-Jean-de-Maurienne, Villargondran, Saint-Julien-Montdenis, Montricher Albanne, Saint-André, Modane, Villarodin-Bourget et Avrieux.

Les dossiers de mise en compatibilité ont fait l'objet d'un examen conjoint le 15 mars 2006 entre l'Etat, le maître d'ouvrage et les collectivités territoriales. Les chambres consulaires concernées sont associées à cet examen, qui fait l'objet d'un procès verbal.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est un des motifs de l'enquête préalable à la DUP. En conséquence, par le biais des articles L123-16 et R123-23 du code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique emporte la modification des documents.

Lors de l'enquête, le public peut émettre toutes observations relatives au projet sur les registres ouverts à cet effet.

Procédure Police de l'eau

Les procédures prévues par les articles L. 214-1 à L. 214-11 du code de l'environnement et les décrets d'application modifiés n° 93-742 et 93-743 du 29 mars 1993 de la loi sur l'eau n° 92-3 du 3 janvier 1992, sont engagées par le maître d'ouvrage en parallèle à la procédure d'utilité publique

Elles permettent d'évaluer les effets de l'ensemble des ouvrages de l'opération (tunnel, sites d'attaque, plates-formes de chantiers, sites de dépôts...) sur l'hydraulique ou l'hydrogéologie ainsi que l'ensemble des impacts sur les milieux aquatiques et de définir les dispositions à mettre en œuvre pour remédier aux inconvénients éventuels.

Une enquête publique au titre de la loi sur l'eau est programmée de manière concomitante à l'enquête préalable à l'utilité publique.

L'acte déclaratif d'utilité publique

La déclaration d'utilité publique des travaux concernant les ouvrages de la ligne ferroviaire Lyon-Turin, les deux gares nouvelles de Saint-Jean-de-Maurienne et Villargondran et la mise en compatibilité des documents d'urbanismes des communes concernées est prise au plus tard dix huit mois après la clôture de l'enquête, par décret pris après avis du Conseil d'Etat, en vertu de l'article R11-2 du code de l'expropriation (art. R11-2 du code de l'expropriation :

« *sont déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat, les travaux de création ou de prolongement de lignes du réseau ferré national d'une longueur supérieure à 20 kilomètres* »).

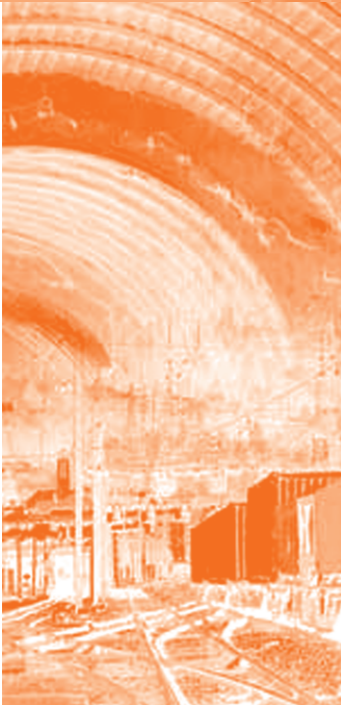
En application de l'article L.11-1-1 du code de l'expropriation, lorsque les expropriations sont poursuivies au profit de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet.

A titre d'information, il est signalé que la commune de Saint-Jean-de-Maurienne réalise de façon concomitante à la présente enquête, deux enquêtes publiques préalable à la Déclaration d'Utilité Publique portant respectivement sur la restructuration du réseau viaire et l'acquisition foncière nécessaires à l'aménagement urbain du quartier de la gare. Ces deux enquêtes sont totalement disjointes de la présente.



L'acte déclaratif
d'utilité publique

2 – Informations juridiques et administratives



**Les procédures
postérieures à la
déclaration
d'utilité publique**

Les procédures postérieures à la déclaration d'utilité publique

► Les études de détail

Le maître d'ouvrage engagera en étroite collaboration avec l'ensemble des élus et des riverains concernés par le projet LTF, les études de détails nécessaires à la définition précise du projet.

Le projet qui sera réalisé, en parti enrichi des résultats de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ne devra pas différer fortement du projet initial ; des adaptations de détail ou de modifications mineures au projet initial sont certes acceptables, mais toute modification importante est quant à elle susceptible d'entraîner l'ouverture d'une nouvelle enquête.

► Enquêtes parcellaires et procédure d'expropriation

La déclaration d'utilité publique sera suivie d'une enquête parcellaire organisée par le Préfet de la Savoie et conformément aux articles L11-8 à L24-1 et R11-19 à R13-53 du code de l'expropriation. L'enquête parcellaire permettra de définir précisément les terrains et immeubles à exproprier. Les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits. En conclusion de l'enquête parcellaire, le préfet de département prendra un « arrêté de cessibilité », qui autorisera l'expropriation des terrains et immeubles visés. L'expropriation est possible sous un délai maximal de 5 ans.

La procédure d'expropriation n'est engagée qu'en cas de désaccord à la suite des négociations amiables entre le maître d'ouvrage de l'opération et les propriétaires des terrains et immeubles visés par l'arrêté de cessibilité. Elle est conduite conformément au code de l'expropriation.

La procédure, qui relève du juge de l'expropriation, comprend l'ordonnance d'expropriation puis la fixation des indemnités. L'ordonnance rend effectif le transfert de propriété et éteint tous droits réels ou personnels existant sur les terrains expropriés. La prise de possession effective a lieu lors du paiement ou de la consignation de l'indemnité.

Des acquisitions amiables peuvent avoir lieu soit en dehors de la procédure de déclaration d'utilité publique, soit à partir de l'ouverture de l'enquête publique préalable à la DUP.

Les négociations amiables avec les propriétaires s'effectuent sur la base de l'estimation détaillée des services fiscaux des domaines. Une fois obtenu l'accord des propriétaires, l'acte de vente est rédigé, et signé par les parties, dans les conditions de droit ordinaires.

► Procédure d'archéologie préventive

Conformément au décret n° 2004-490 du 3 juin 2004 et aux articles du code du patrimoine (art. L.521-1, L. 522-1 à L522-8, L.523-1 à L.523-14, et L.524-1 à L.524-16), la procédure d'archéologie préventive sera initiée par la saisine du préfet de Région sur la base d'un dossier comprenant les pièces stipulées aux articles 8 et 10 du décret n° 2004-490 du 3 juin 2004.

Le préfet peut prescrire un diagnostic archéologique puis des fouilles archéologiques.

La découverte fortuite de vestige est quant à elle régie par les articles L. 531-14 à 16.

► Principales procédures liées aux bâtiments

Les constructions de la nouvelle gare de voyageurs de Saint-Jean-de-Maurienne et de la gare Fret de Villargondran sont notamment soumises à permis de construire qui seront instruits en temps utile et conformément aux articles L421-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Les autres bâtiments nécessaires à la construction et à l'exploitation de la ligne ferroviaire, par exemple le Poste de commande centralisé (PCC), les sous-stations électriques, les bâtiments de maintenance, etc. seront également soumis, selon leur nature, à permis de construire ou autorisation de travaux.

► Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

Certains des ouvrages à réaliser au titre de l'opération ainsi que les installations de chantiers feront l'objet d'une procédure d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Selon l'importance des risques ou des nuisances inhérents à ces ouvrages, cette procédure donne lieu soit à une déclaration soit à une autorisation qui implique une enquête puis un arrêté préfectoral délivrant l'autorisation. Ces installations Classées sont régies par les articles L 511-1 à L 517-2 du code de l'environnement.

► Aménagement foncier

Dans la mesure où la réalisation du projet impliquerait des opérations d'aménagement foncier, celles-ci seraient menées dans le respect de la réglementation en vigueur, notamment l'Art. L.123-24 du code rural.

A ce jour, compte tenu des informations disponibles, il n'y a pas lieu d'envisager une procédure d'aménagement foncier sur le territoire des communes traversées.

► Défrichement

Conformément aux Art L. 311-1 à L. 315-1, Art R 311-1, R312-1 à R 312-6 et R. 313-1 à 3 du code forestier ; et en fonction de la nature des bois et du seuil départemental, des dossiers de demande d'autorisation de défrichement seront constitués et les demandes seront adressées au Préfet de département.

Dans le cas où ces défrichements seraient réalisés pour le compte de l'Etat, ces demandes d'autorisations ne seraient pas nécessaires.



Les procédures postérieures à la déclaration d'utilité publique

2 – Informations juridiques et administratives



► Alimentation électrique

En application du 31° de l'annexe I de l'article R. 123-1 du code de l'environnement, la création d'ouvrages de transport et de distribution d'électricité d'une tension supérieure à 63 kV est soumise à une procédure de déclaration d'utilité publique prononcée par arrêté préfectoral après enquête publique.

Les procédures spécifiques relatives à la création d'alimentation pour les ouvrages ferroviaires et aux déplacements de lignes existantes seront conduites par RTE, Gestionnaire du réseau de transport d'Electricité.

► Dossier des engagements de l'Etat

A la suite de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, un dossier portant sur les engagements de l'Etat sera établi; celui-ci récapitulera les mesures relatives à la protection de l'environnement que le maître d'ouvrage a prévu de mettre en œuvre ou qui sont apparues au cours de la procédure (étude d'impact, réponses pouvant être données aux demandes de la commission d'enquête,...). Ce dossier sera mis à la disposition du public.

Les procédures
postérieures à la
déclaration
d'utilité publique

Textes régissant l'enquête et la procédure applicable

La liste suivante, non exhaustive, récapitule les principaux textes législatifs et réglementaires encadrant la mise en œuvre du projet sur la seule partie française.

► Concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat

- Articles L.300-1 et L.300-2 du code de l'urbanisme
- Circulaire du Premier Ministre n° 5.016/SG du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat ;
- Circulaire n° 2000-98 du 28 décembre 2000 relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructure linéaire.

► Concertation internationale

- Décret n° 96-416 du 13 mai 1996, relatif à la création d'une Commission InterGouvernementale pour la préparation de la réalisation d'une liaison ferroviaire entre Lyon et Turin.
- Décret 2003-1399 du 31 décembre 2003, portant publication de l'Accord intergouvernemental du 29 janvier 2001 pour la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon – Turin

► Impacts transfrontaliers :

- Directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 modifiée par la Directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 et par la directive 2003/35/CE du Parlement Européen et de Conseil du 26 mai 2003
- Articles R 122-11 et R 123-2 du code de l'environnement)

► Transport

- Directive 2004/51/CE du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires.
- Directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (« directive sur la sécurité ferroviaire »).
- Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, d'orientation des transports intérieurs.
- Décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 Pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs.
- Décret n° 92-355 du 1^{er} avril 1992 approuvant le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse
- Instruction technique interministérielle n° 98-300 relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires.
- Circulaire du 15 décembre 1992 Relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures.

En ce qui concerne l'applicabilité de la LOTI, le lecteur se reportera au chapitre 8.



Textes régissant l'enquête et la procédure applicable

2 – Informations juridiques et administratives



Textes régissant
l'enquête
et la procédure
applicable

► Environnement

- **Directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985** modifiée par la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 et par la directive 2003/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (notamment, article 7).
- Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.
- Directive 92/43/CEE du Conseil, du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.
- Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement.
- Directive 2000/60/CE établissant un cadre pour une politique CE dans le domaine de l'eau.

Code de l'environnement

Et notamment,

- Articles L 110-1, L.122-1 à L.122-3, articles L.214-1 à L.214-11 articles L.341-1 à L.341-22, articles L. 512-1 à L 512-19;
- Articles R.122-1 à R.122-16 articles R.341-1 à R.341-31.

- **Décret modifié n° 53-578 du 20 mai 1953** dont les annexes portent nomenclature des installations classées;
- **Décret modifié n° 77-1133 du 21 septembre 1977** pris pour application de la loi du 19 juillet 1976;
- **Décret n° 93-742 du 29 mars 1993** relatif aux procédures d'autorisation et de déclaration prévues par l'article 10 de la loi de 1992;
- **Décret modifié n° 93-743 du 29 mars 1993** relatif à la nomenclature des opérations soumises à déclaration et autorisation;
- **Décret n° 93-1182 du 21 octobre 1993** relatif à la procédure applicable aux opérations entreprises dans le cadre de l'article L.211-7 du code de l'environnement.
- Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires

► Expropriation

Code de l'expropriation

Et notamment articles L.11-1 à L.11-8, L.12-6, L.13-11; Articles R.11-1 à R.11-17.

► Urbanisme

Code de l'urbanisme

Et notamment articles L.123-14, L.123-16, L.123-17, L.123-19, L.300-2 et L.421-1; Articles R.123-23 à R.123-25, R.421-1 et R.422-2.

► Agriculture

Code rural

Et notamment articles L.111-1 (disposition générale) et L.113-1 (agriculture de montagne).

► Patrimoine

Code du patrimoine

Et notamment articles L.521-1, L.522-1 à L.522-8, L.523-1 à L.523-14, L.524-1 à L.524-16, L.621-25 à L.621-34;

- **Décret n° 2004-490 du 3 juin 2004** relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive.
- **Arrêté du 27 septembre 2004** (ministère de la culture et de la communication) définissant les normes de contenu et de présentation des rapports d'archéologie préventive.
- **Arrêté du 31 janvier 2005** portant définition du contenu de la demande de prise en charge du coût de la fouille et des pièces pour la constitution du dossier.

2 – Informations juridiques et administratives

Avis du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable

Direction
des Etudes Economiques
et de l'Evaluation Environnementale

Sous-direction de l'intégration de
l'environnement dans les politiques
publiques

Bureau des infrastructures, des
transports et de l'aménagement
Affaire suivie par : Roland BALLE
Tél : 01 42 19 18 95 – Fax : 01 42 19 19 95
Roland.balle@ecologie.gouv.fr



COPIE

Paris, le 22 MARS 2006

Le Directeur des Etudes Economiques
et de l'Evaluation Environnementale

A

Monsieur le Directeur Général
de la Mer et des Transports

objet : **Dossier d'enquête publique de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin
Partie commune franco-italienne Saint-Jean de Maurienne- Bruzolo.
Avis du Ministère de l'écologie et du développement durable.**

réf. : C2-06-087-RB

Dans le cadre de la préparation du dossier d'enquête publique du projet de nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, partie commune franco-italienne, de Saint-Jean de Maurienne à Bruzolo, la Direction Générale de la Mer et des Transports a transmis pour avis, le 3 février 2006, le dossier d'enquête publique, conformément à l'article 1 de la loi du 26 octobre 2005, et le 2 mars, le chapitre « Evaluation socio-économique ».

Ce projet concourt à l'objectif de report, sur le mode ferroviaire, d'une partie importante du fret routier circulant entre la France et l'Italie, vivement soutenu par le ministère de l'écologie et du développement durable. Les éléments portés à ma connaissance et notamment l'étude d'impact font apparaître le caractère pertinent de sa réalisation vis à vis de la globalité des enjeux environnementaux.

Le caractère majoritairement en tunnel du projet se traduit par des impacts spécifiques - gestion d'une grande quantité de déblais -, localisés - traversée de Saint-Jean de Maurienne, et somme toutes modérés sur les enjeux qui relèvent de mon domaine de compétence :

- le report du trafic routier de marchandise de la route (A.43) vers la nouvelle liaison ferroviaire constitue un point positif et a pour conséquence une baisse des émissions automobiles et des niveaux de polluants de l'air ambiant, le dispositif de ventilation et de désenfumage et les éventuelles poussières dues aux circulations de chantier et vers les zones de dépôt devront faire l'objet de mesures de suivi;

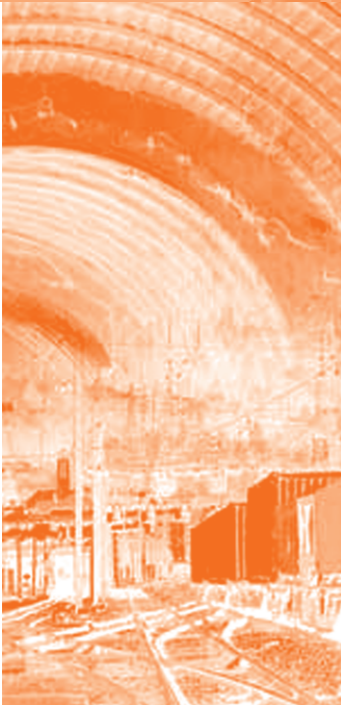
- les ambiances sonores et les niveaux de bruit, en particulier, à proximité de Saint-Jean de Maurienne, du fait d'un bon dimensionnement des protections (notamment, écrans ou merlons) resteront en deçà des seuils ;

Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable
20, avenue de Ségur – 75302 Paris 07 SP
Tél : 01 42 19 20 21 – www.ecologie.gouv.fr



Avis du Ministère
de l'Écologie
et du
Développement
Durable

2 – Informations juridiques et administratives



Avis du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable

2

- les ouvrages annexes de la ligne nouvelle dans les milieux naturels remarquables de la vallée de la Maurienne auront des impacts depuis le commencement des travaux exploratoires jusqu'à la mise en exploitation. En conséquence, des mesures visent notamment à préserver les pelouses steppiques de la Haute Maurienne, restaurer les milieux humides proches de l'Arc ainsi que les forêts de pentes et les ravins qui constituent des habitats naturels, des mesures sont également prises en prévention des effets indirects de la mise en dépôt des déblais dans la carrière du Paradis.

- les évaluations des incidences sur les sites Natura 2000 d'Avrieux (n° FR 8201779) et du Perron des Encombres (n° FR8201782) concluent que les incidences sur les enjeux identifiés ne sont pas notables.

- les enjeux en matière d'impacts du projet sur les paysages sont bien analysés. Une commission de suivi sur le plan paysager et environnemental sera mise en place par le maître d'ouvrage et des concertations locales seront menées avec les différents acteurs concernés par ces thématiques.

- les enjeux liés à la traversée de l'Arc et les contraintes du projet sur les eaux souterraines et superficielles ainsi que sur les zones humides sont forts, en particulier à proximité de Saint-Jean de Maurienne. La prise en compte de la directive cadre sur l'eau et de la circulaire sur la transparence hydraulique nécessiteront une attention particulière aux conditions d'implantation de zones de chantier dans le lit majeur de l'Arc, de traitement des eaux d'exhaure et aux mesures pour atteindre les objectifs du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée-Corse.

- les risques naturels (éboulements et inondation) devront être maîtrisés, notamment, en application du plan de prévention des risques d'inondation – PPRi de Saint-Jean de Maurienne,

- les risques techniques en cas d'accident feront l'objet de mesures de sécurité, mais devront aussi faire l'objet d'un suivi environnemental,

Le dossier, dans ses versions du 16 mai 2005 et du 10 novembre 2005 a fait l'objet d'avis de ma part, le 8 août 2005 et le 26 décembre 2005 assortis d'un tableau d'observations. Je tiens, à ce propos, à signaler le caractère soutenu de la concertation établie entre les services centraux et régionaux du MEDD et le porteur de projet tout au long de la mise au point de ce dossier et ce, malgré des délais particulièrement réduits, ce qui témoigne d'un souci de travail en commun sur le projet pour assurer la bonne prise en compte des enjeux environnementaux.

L'esprit des observations que j'avais formulées me semble avoir été en majeure partie pris en compte dans le dossier présenté, je souhaite cependant évoquer dans l'annexe ci-jointe, un certain nombre de points qui restent à prendre en compte dans le dossier. Pour l'essentiel, ils sont liés à des questions de forme ou relèvent de compléments d'information à apporter, sur la base d'études disponibles, pour conforter la sécurité juridique du projet.

La complexité du projet, mais surtout la multiplicité des acteurs appelés à contribuer à la réalisation puis à l'exploitation de ce projet m'amènent à considérer que les engagements du maître d'ouvrage ont vocation à figurer dans un dossier de type « dossier des engagements de l'Etat » destiné à servir de base au suivi puis au bilan après mise en service de cette réalisation.

Pour ces mêmes raisons, je souhaite que, dans le cadre de la mise en place du système de management environnemental par le porteur du projet, la DIREN Rhône-Alpes soit associée aux différentes phases d'élaboration et de suivi du projet de nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, partie commune franco-italienne, de Saint-Jean de Maurienne à Bruzolo, puis de sa réalisation.

Le directeur des études économiques
et de l'évaluation environnementale

Guillaume SAUQUET

2 – Informations juridiques et administratives

3

Annexe

I. Remarques générales sur le dossier soumis à enquête publique.

Le dossier soumis à enquête publique transmis début février 2006 est relativement complet, seul un travail d'insertion des schémas explicatifs et des photos fournies reste à faire dans le chapitre V « caractéristiques principales des ouvrages ».

- Le **chapitre VIII « Evaluation socio-économique »**, transmis tardivement, soulève de nombreuses questions. En effet, le bilan socio-économique apparaît comme mitigé, avec des bénéfices environnementaux, en particulier en terme d'« effet de serre » évité, de faible niveau, alors même que le report modal est un enjeu majeur de ce projet. Cela tient à la fois à la valeur donnée aux externalités environnementales et aux données de trafic.

- Pour ce qui concerne la valeur des externalités, il va de soi que les valeurs appliquées sont celles de la circulaire en vigueur. Si la pollution inhérente aux fortes pentes a bien été prise en compte, il reste que la sensibilité et les caractéristiques des milieux traversés – vallées alpines – suggèrent que la valeur accordée aux pollutions locales et à l'effet de serre évités est sans doute sous-estimée. On peut, par ailleurs, envisager une probable revalorisation à moyen terme de la valeur donnée à ces effets externes. Dans ces conditions, on peut regretter l'absence de toute discussion sur des calculs alternatifs qui illustreraient l'effet de valeurs plus élevées. Il est remarquable, d'ailleurs, que les scénarios alternatifs présentés introduisent essentiellement des hypothèses jouant dans le sens d'une dégradation du bilan du projet. Sur ce point, les pages 192 et 196 devraient être modifiées pour donner à ces enjeux la place qu'ils méritent.

- Pour ce qui concerne les trafics, les explications données (P.198) sur le choix de la date de congestion des réseaux à l'horizon 2030-2050, peu claires, laissent entendre que les hypothèses retenues sont pénalisantes pour le bilan du projet : ... « cela limite fortement les gains économiques et les gains socio-économiques et conduit à une réduction très sensible des effets du projet, qui se poursuivront bien au delà de 2030 ». Ces hypothèses paraissent en décalage par rapport aux études de trafic, qui, dans le début du texte, mentionnent « d'ici une vingtaine d'année, les trafics routiers devraient saturer totalement la capacité des deux tunnels (Fréjus et Mont Blanc) ».

Les faibles gains environnementaux sont liés à la faiblesse du report modal. Sans entrer dans le détail, on constate dans plusieurs tableaux que le trafic fret, après ouverture du tunnel, est inférieur au trafic antérieur – ce parce que la diminution du fret conventionnel et du transport combiné est supérieure à la montée en puissance des autoroutes ferroviaires. Ce point, surprenant, doit conduire à s'interroger sur l'horizon de temps et l'échelle auxquels on présente le projet : il va de soi que son intérêt va de pair avec l'aménagement de tout l'axe et l'existence d'un service adéquat. C'est bien sûr sur la base des projets « P2 » qu'il faut évaluer le Lyon Turin. Ces résultats conduisent néanmoins à s'interroger plus largement sur les hypothèses retenues, qui ont toutes pour effet de minimiser l'estimation du report modal.

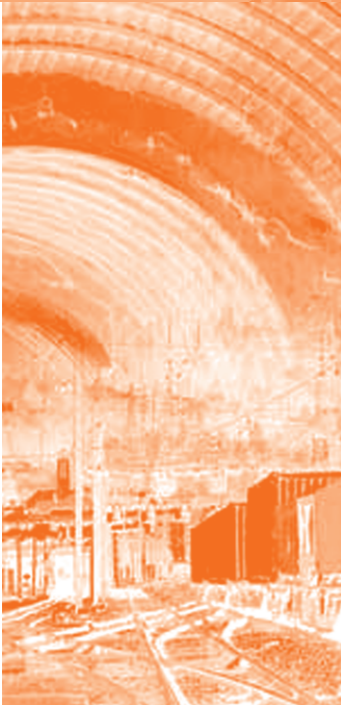
On note :

- une hypothèse de diminution tendancielle de 0,5% par an des prix aériens – compte tenu de l'évolution du marché. La prise en compte des externalités environnementales de ce mode, devrait conduire, à terme, au contraire, à une augmentation de ces coûts ;
- une hypothèse de croissance annuelle des « coûts d'exploitation routiers » pour le fret de 0,4% par an. Pour le trafic voyageur, il est mentionné que le temps de parcours augmentera compte tenu de la congestion sans mention particulière sur l'évolution des coûts monétaires. On peut s'interroger sur le prix des carburants qui est pris en référence à l'horizon 2030, tant pour ce qui est de la composante prix du marché, que de la composante taxation. Les références récentes en la matière sont en cours de mise à jour : il serait important de faire figurer les hypothèses retenues pour les estimations présentées, voire de les mettre à jour. Par ailleurs, les traités internationaux stipulent que la réalisation du projet est liée à la mise en œuvre de mesures encourageant le report modal – mentionnées dans le texte. Une des



**Avis du Ministère
de l'Écologie
et du
Développement
Durable**

2 – Informations juridiques et administratives



**Avis du Ministère
de l'Écologie
et du
Développement
Durable**

estimations de trafic retient un péage de 50 € ; cette estimation constitue une référence de base, y compris pour les calculs socio-économiques.

4

- Enfin, dans le secteur ferroviaire, des réformes sont en cours avec des objectifs connus. A l'horizon du projet, la réalisation de ces objectifs devrait également constituer une référence claire pour son appréciation, qui est, ici, plutôt étudiée dans une logique de « fil de l'eau ».

Il résulte de ces quelques remarques que plusieurs scénarios alternatifs ou tests d'hypothèses seraient de nature à fournir une appréciation du projet plus riche et plus nuancée.

- **L'étude d'impact** est déjà mise en forme et a fait l'objet d'une reprise de rédaction par le maître d'ouvrage LTF correspondant aux observations transmises par la Direction des Etudes Economiques et de l'Evaluation Environnementale. Quelques précisions seraient à prendre en considération pour les parties suivantes:

B. Le résumé non technique pourrait sans doute être réduit. Les tableaux relatifs aux objectifs et grandes étapes du projet pouvant figurer en partie D. Impacts du programme .

E. La partie Convention d'Espoo doit reprendre au mieux les termes des remarques formulées par les différents services consultés fin janvier 2006. Comme indiqué, « le dossier sera à revoir en fonction des observations fournies par les groupes techniques de la CIG ».

F.G.H.I. Bien que préférée par les collectivités locales lors des réunions de concertation, la présentation par thèmes (dans la partie F : Etat initial et dans la partie G), puis des impacts par sites (dans les parties H et I du dossier) ne paraît pas idéale pour que chaque thème environnemental, bien isolé dans le dossier cartographique, soit facile d'accès au lecteur, et pour établir une hiérarchisation des impacts sur l'environnement. Une présentation thématique aurait été souhaitable également dans les parties H et I, pour faciliter l'analyse des impacts. Dans la partie I, Description des impacts et mesures par sites, les sites de dépôt font l'objet d'une présentation qui aurait pu comporter plus d'information, notamment sur les procédures spécifiques antérieures et sur les dispositions de contrôle du tri des déblais inertes du tunnel de base et de Bussoleno avant leur transport par téléphérique vers le site de dépôt du Paradis (I-101).

K. « Estimation du coût des mesures environnementales »: les mesures réductrices ou compensatoires sont estimées à 74 M€. Les mesures consacrées au paysage comprennent l'aménagement du bâtiment voyageurs (à retirer, éventuellement), mais ne font pas apparaître les coûts d'insertion architecturale et paysagère des usines de ventilation du Plan des Saussaz et d'Avrieux. Ce montant peut paraître faible au regard de l'ampleur du projet. Il est rappelé que le travail effectué sur le tracé conduit à une réduction de ce poste, ainsi que la nature du projet – en tunnel : les dépenses concernent donc surtout les sites de dépôt.

L. « Evaluation des coûts collectifs et des avantages induits pour la collectivité » a été remplacée par la partie M « Evaluation des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages pour la collectivité ». Cette version présente les premières données sur les reports modaux issues du chapitre VIII « Evaluation socio-économique ».

La partie O porte sur les impacts des travaux de reconnaissance ; elle indique que les études ont permis d'élaborer les dossiers loi sur l'eau et ICPE.

II. Observations sur l'étude d'impact

II.1 Géologie et risques naturels

a- Analyse de l'état initial

Comme convenu avec la DDE de la Savoie, il importera d'effectuer des études complémentaires sur certains secteurs, afin d'apprécier notamment les incidences de la réalisation de l'ouvrage en termes d'aggravation des risques naturels et de mettre en place des dispositifs de suivi des mesures prévues par le maître d'ouvrage tant au cours de la phase de chantier qu'au cours de la phase d'exploitation.

2 – Informations juridiques et administratives

5

b- Analyse de l'impact de la réalisation de l'infrastructure

Le tunnel

La réalisation des descenderies et des galeries de reconnaissance devra permettre d'éprouver les différentes techniques et de préciser les caractéristiques géotechniques des matériaux, les systèmes de marirage et de valorisation, les installations d'exhaure.

Dans le secteur du Houiller entre Fournéaux et Saint-Martin la Porte, d'importants glissements de terrains sont connus (notamment le glissement de Villard Zembrun). Le drainage du versant pourrait engendrer des désordres sur les infrastructures existantes (phénomènes de tassements) (H14/33). Il conviendra donc de définir d'une manière précise, lors des études de reconnaissance, les dispositions constructives à retenir pour assurer la stabilité de la plate-forme ferroviaire, tout en limitant les perturbations aux écoulements souterrains.

Au cours de la phase d'exploitation, les impacts hydrogéologiques ont été identifiés : le drainage du massif (pour diminuer les pressions exercées sur l'ouvrage) pourrait engendrer des perturbations permanentes des écoulements souterrains. Les mesures prévues par le maître d'ouvrage, afin d'assurer le rétablissement des écoulements souterrains, et les suivis hydrologiques après les travaux, seront de nature à assurer la protection des zones les plus sensibles.

Le secteur du bassin de Saint-Jeannet

- Zone de chantier de Villard-Clément (site d'attaque principal)

Les impacts des travaux d'attaque du tunnel sont évalués, tant sur le plan géologique que sur celui des risques naturels. Il conviendra cependant de veiller notamment au renforcement des protections existantes des habitations au droit du passage de Villard-Clément (125/103).

En ce qui concerne le libre écoulement des eaux, au cours de la phase d'exploitation, il conviendra de relever la modification des débits (entre 0,8 et 2,3 m³/s) résultant des eaux de la plate-forme d'exploitation et des eaux d'exhaure issues du tunnel qui sortiront à Villard-Clément, compte tenu du débit d'étiage de l'Arc à Saint-Jean-de-Maurienne (entre 4,5 et 10,4 m³/s).

- Zone de chantier de Sous-Villard-Clément

Il convient de relever l'importance du risque de recouvrement par la crue centennale, aggravé par l'aménagement de la plate-forme (réduction du lit mineur de l'Arc). Péchiney (130/103).

Au sujet de la prise en compte de l'interdiction d'implantation de zone de chantier du fait de la crue centennale, il s'agit d'un arrêté préfectoral complémentaire au PPRI qui interdit l'implantation dans le lit majeur de l'Arc entre le barrage de Saint-Martin la Porte et Saint-Jean de Maurienne. Des implantations peuvent être faites, à condition qu'une convention soit signée avec EDF pour les lâchers d'eau.

- Zone de chantier de Saint-Julien

Comme pour le site de chantier de Villard-sous-Clément, un arrêté préfectoral complémentaire au PPRI interdit l'implantation dans le lit majeur de l'Arc entre le barrage de Saint-Martin et Saint-Jean de Maurienne. Néanmoins, des implantations peuvent être faites, à condition qu'une convention soit signée avec EDF pour les lâchers d'eau.

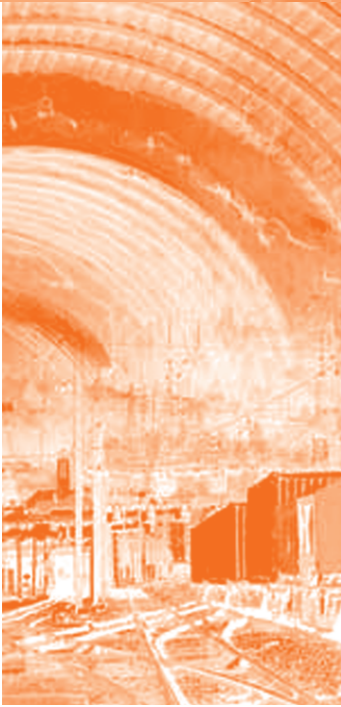
Le secteur de Saint-Martin la Porte

- Zone de chantier d'Illaz



**Avis du Ministère
de l'Écologie
et du
Développement
Durable**

2 – Informations juridiques et administratives



**Avis du Ministère
de l'Écologie
et du
Développement
Durable**

Conformément à l'arrêté préfectoral complémentaire au PPRI qui interdit l'implantation dans le lit majeur de l'Arc entre le barrage de Saint-Martin et Saint-Jean de Maurienne, des implantations peuvent être faites, à condition qu'une convention soit signée avec EDF pour les lâchers d'eau.

Le secteur Modane-Villarodin-Bourget

- Puits de ventilation d'Avrieux

En raison de la présence possible de karst, la réalisation d'une étude géotechnique est nécessaire, cependant, le maître d'ouvrage a effectué préalablement un forage démontrant la faisabilité du puits de ventilation d'Avrieux.

Le secteur Mont-Cenis

Dans la mesure où l'itinéraire du téléphérique permettant d'acheminer les matériaux depuis la zone de chantier d'Esclosa est soumis à plusieurs risques naturels (chutes de pierres et de blocs, avalanches, mouvements de terrains dans les versants), il est prévu de réaliser une étude de faisabilité qui définira le contexte géologique, géotechnique et hydrogéologique du site du Paradis, les conditions de stabilité du dépôt après travaux, et les conditions de mise en œuvre des matériaux (I101/103). Un suivi de ces dispositions sera assuré en association avec la DIREN Rhône-Alpes.

II. 2. Compatibilité avec le SDAGE Rhône Méditerranée Corse :

Des mesures de gestion et une attention particulière au risque de tarissement de certaines ressources en eau ont été prises pour atteindre les objectifs du SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse, dans le chapitre H1.3.2.

II. 3. Eau et milieux aquatiques

Au fil de la préparation du dossier, des éléments d'éclairage supplémentaires ont été apportés – sur la prise en compte des enjeux de la Directive cadre sur l'eau par exemple - qui auraient pu être davantage approfondis. L'étude d'impact aborde les principes généraux des aspects qualitatifs ou quantitatifs relatifs à l'eau et aux milieux aquatiques ; elle doit apporter les éléments concrets permettant de justifier que les impacts résiduels répondent aux exigences réglementaires et donc que les mesures proposées sont suffisantes. L'enrichissement du dossier d'enquête publique par les éléments complémentaires disponibles, dans le degré de détail requis, serait de nature à améliorer sa sécurité juridique.

Concernant le secteur de Saint-Jean-de-Maurienne, un argumentaire plus étoffé permettrait de justifier pleinement le parti d'aménagement proposé.

Afin de compenser les impacts des zones de chantier sur la ligne d'eau, le projet prévoit l'extraction de matériaux dans le lit de l'Arc. Ce type de mesure ne peut être pris qu'en conformité avec la législation actuelle.

Le site de dépôt de la Combe des Moulins empiète sur le champ d'expansion des crues de l'Arvan. Cette opération étant susceptible d'augmenter l'inondabilité d'une zone habitée (hameau des Moulins), l'analyse de cet impact doit être présentée dans l'étude d'impact.

Afin que l'analyse de l'impact des eaux d'exhaure sur les cours d'eau (notamment les effets thermiques) soit bien étayée, l'étude d'impact doit mettre en exergue tous les éléments qui permettent de se faire une opinion sur cette question.

II. 4. Milieu naturel

2 – Informations juridiques et administratives

7

En ce qui concerne le milieu naturel, quatre axes stratégiques avaient été définis pour la mise au point de mesures compensatoires :

- Préservation des pelouses steppiques emblématiques de la Haute Maurienne ;
- Restauration des milieux humides, notamment ceux qui sont liés à l'Arc, sous l'angle des habitats naturels, mais aussi sous l'angle fonctionnel (espaces de liberté des cours d'eau, fonctionnement hydraulique et capacité des zones inondables ;
- Restauration de forêts de pente et habitats de ravins.
- Prévention des effets indirects sur les milieux naturels dans le secteur de la carrière du Paradis et dans le secteur du puits de ventilation d'Avrieux.

L'esprit de cette demande est clairement traduit en pages H5, H20... . Les actions de conservation et pour certaines, de restauration (notamment milieux humides) voire de prévention des effets indirects (secteurs d'Avrieux et de la carrière du Paradis) ont été approfondies dans la dernière version. En tout état de cause, des garanties de réaménagement des dépôts et des aires de chantier sont présentées et mériteraient d'être chiffrées dans les coûts des mesures compensatoires. Le fait que la DUP soit demandée au nom de l'Etat constitue déjà une garantie qui aura vocation à être formalisée dans le cadre d'un dossier de type « dossier des engagements de l'Etat ».

II.5 Paysage

Les enjeux en matière d'impacts du projet sur les paysages sont bien analysés. Une commission de suivi sur le plan paysager et environnemental sera mise en place par le maître d'ouvrage et des concertations locales seront menées avec les différents acteurs concernés par ces thématiques. Le relief, caractéristique particulièrement importante des territoires concernés par le projet, ne figure toujours pas dans les documents cartographiques. Cependant, compte tenu des fortes pentes et des co-visibilités permanentes, une carte spécifique n'apportant pas de plus value peut-être abandonnée.

III. Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000 d'Avrieux et de Saint-Martin La Porte :

- En ce qui concerne l'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 n° FR 8201779 des travaux sur le site d'Avrieux, la description du projet (chapitre 1 pages 5 et 6) est bien en cohérence avec celle qui figure au dossier général. La variante concernant la création d'une voie nouvelle à l'intérieur du site d'intérêt communautaire a été abandonnée. Seule l'utilisation de la RD 215 existante doit être présentée. Si le troisième paragraphe du chapitre 6.2. Mesures en phase exploitation p. 33 consacré à cette solution est maintenu, c'est au titre du rappel des réflexions menées sur les différentes variantes. Le dossier mentionne des mesures compensatoires : il s'agit bien de mesures d'accompagnement. Le coût de ses mesures de réduction d'impact et d'accompagnement doit faire l'objet d'une évaluation économique.

- En ce qui concerne l'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 du Perron des Encombres n° FR8201782 des travaux du site de Saint-Martin la Porte. L'attention s'est portée sur le site de dépôt dit « la Porte » qui jouxte sur le site d'intérêt communautaire. Sur le reste de son emprise, il concerne des milieux naturels remarquables identifiés dans le cadre de la réactualisation de l'inventaire ZNIEFF. Le dépôt de La Porte a été réduit et il n'empiète plus sur le site d'intérêt communautaire - SIC. Le coût de ses mesures de réduction d'impact et d'accompagnement doit faire l'objet d'une évaluation économique.

La DIREN Rhône-Alpes sera associée au suivi des mesures mises en œuvre dans ses deux sites.



**Avis du Ministère
de l'Écologie
et du
Développement
Durable**

2 – Informations juridiques et administratives



**Avis de
l'Architecte
des Bâtiments
de France**

2 – Informations juridiques et administratives

Avis de l'Architecte des Bâtiments de France

PREFECTURE DE LA SAVOIE **REÇU LE 28 MARS 2006**
 SERVICE DEPARTEMENTAL DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE DE LA SAVOIE
 L'Adret - 1, Rue des Cévennes - 73000 CHAMBERY
 Tél.: 04.79.71.74.99 - Fax : 04.79.71.74.89 - Courriel : sdap.savoie@culture.gouv.fr

Chambéry, le 24 mars 2006

L'Architecte des Bâtiments de France

à

SOUS - PREFECTURE
 de SAINT JEAN DE MAURIENNE
 B.P. 106
 73302 SAINT JEAN DE MAURIENNE Cedex

Note à madame le Sous – Préfet

Réf. : GPH - *Mb*
Objet : TGV – Lyon Turin
 D.U.P. – Études d'impact

La société L.T.F., dans le cadre des actions menées sur des espaces protégés m'informe régulièrement de l'évolution des projets et de la charte architecturale définie par le bureau d'étude Antème (J.P. Vesse).

Le dossier le plus sensible est actuellement le puits d'Avrieux qui se situe en abords d'un monument historique avec un fort enjeu paysager depuis la barrière des forts de l'Esseillon ; aucune décision en matière d'architecture n'a été prise de manière définitive au stade de l'esquisse.

Par ailleurs, la zone des Moulins à Villarodin-Bourget, ainsi que la traversée du site de Saint Jean de Maurienne ont été évoquées.

Je souhaite bénéficier en temps utile de toutes nouvelles informations dans ces espaces sensibles à forte valeur paysagère.

L' Architecte des Bâtiments de France
 Adjoint au Chef du Service Départemental de
 l'Architecture et du Patrimoine de la Savoie

Philippe GANION
 Philippe GANION

Copie: L.T.F. (Mr Ricard, Mme C. Rouchon)



Avis de
l'Architecte
des Bâtiments
de France

