



DEPARTEMENT DE LA SAVOIE
Arrondissement de Saint de Jean Maurienne

Travaux et ouvrages de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin,
de St Jean de Maurienne à la frontière franco-italienne.

Communes de :

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

Enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique du projet, avec mise
en compatibilité de documents d'urbanisme.





RAPPORT
DE LA
COMMISSION D'ENQUETE





SOMMAIRE

	Pages
Généralités.....	6
1. Historique.....	7
1.1. Décisions européennes.....	7
1.2. Décisions françaises et italiennes.....	7
1.3. Documents directeurs français.....	9
2. Présentation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin.....	10
2.1. Objectifs – Enjeux.....	11
2.2. Présentation de la partie commune.....	12
2.3. Présentation sommaire du dossier d’A.P.S.....	12
2.3.1. Traversée du bassin Saint Jeannais.....	12
2.3.2. Tunnel de base jusqu’ à la frontière.....	13
2.3.2.1. Zones de chantiers.....	13
2.3.2.2. Puits de ventilation d’Avrieux.....	14
2.3.2.3. Sites de dépôts des déblais.....	14
2.3.2.4. Site du Paradis, Lanslebourg.....	15
2.4. Concertations.....	15
3. Procédure de mise à enquêtes.....	16
3.1. Remarque liminaire.....	17
3.2. Formalités préalables.....	17
3.3. Publicité.....	18
3.3.1. Affichage.....	18
3.3.2. Insertion dans la presse.....	19
3.4. Mise à disposition des dossiers d’enquête au public.....	19
3.5. Préparation du déroulement de l’enquête.....	20
3.6. Concertation et consultation préalables à l’enquête publique.....	21

.../...

.../...

I. Utilité publique du projet	22
1. Analyse générale	23
2. Analyse par secteurs et par communes	26
A. Traversée du bassin Saint Jeannais.....	26
B. Section de St Julien Montdenis à Bramans.....	26
C. Site du Paradis, Lanslebourg.....	39
3. Analyses particulières	44
3.1. Collectivités territoriales	44
3.1.1. Communes.....	44
3.1.2. Conseil Général.....	51
3.1.3. Conseil Régional.....	52
3.2. Comité pour la liaison Transalpine.....	52
3.3. Société Française du tunnel routier de Fréjus.....	53
3.4. Etablissements publics.....	54
3.4.1. C.C.I.....	54
3.4.2. E.D.F.....	54
3.5. Entreprises.....	55
3.6. Associations.....	58
3.7. Procédure Grands Chantiers.....	62
3.8. Divers.....	63
4. Analyses thématiques	64
4.1. Agriculture.....	64
4.2. Chasse.....	66
4.3. Pêche.....	66
4.4. Problèmes immobiliers.....	67
5. Conclusion générale	70

.../...

.../...

II. Urbanisme	71
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	72
1. Analyse par commune	72
2. Conclusions	79
Conclusion générale sur les points I et II	79
Conclusions et Avis	80
Avant-propos	81
I. Utilité publique du projet	84
1/ Travaux, ouvrages, aménagements de St Jean de Maurienne à Bramans	84
2/ Utilisation de la Carrière du Paradis sur le plateau du Mont Cenis	88
II. Urbanisme	90
Liste récapitulative des déclarations « utilité publique »	93
Liste récapitulative des observations	95
Annexes	118
1. Lyon-Turin Ferroviaire	119
2. Liaison ferroviaire Lyon-Turin, projet global	121
3. Sites de dépôt de déblais	122
4. Liaison ferroviaire Lyon-Turin mise en compatibilité des documents d'urbanisme	123
5. Ligne ferroviaire Lyon-Turin, mise en compatibilité des documents d'urbanisme (8 communes)	124
6. Permanences des commissaires enquêteurs	126



❧ * ❧

GENERALITES

❧ * ❧

Généralités.

Avant de présenter le dossier d'avant projet sommaire soumis à enquêtes publiques (St Jean de Maurienne – frontière franco italienne) il convient de rappeler les grandes étapes qui ont conduit à acter la réalisation de la liaison ferroviaire nouvelle Lyon-Turin, liaison qui se trouve à l'intersection des deux axes fondamentaux du développement européen : relations entre le Nord et le Sud, relations entre l'Est et l'Ouest.

1- Historique.

1.1. Décisions européennes.

- Résolution du Conseil des Communautés du 17 décembre 1990 (91/C3301) retient la liaison Lyon-Turin comme un maillon clé du futur réseau transeuropéen de lignes à grande vitesse.
- Sommet d'ESSEN en 1994 retient 14 projets prioritaires dont le couloir V « axe ferroviaire Lisbonne Kiev », la section Lyon-Turin en constituant un maillon clé et fondamental.
- Décisions du Conseil et du Parlement Européens du 23 juillet 1996 relatives aux orientations communautaires pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T).
- Décision n° 884/2004/CE du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 réaffirmant, sur la base du rapport Van Miert du 27 juin 2003, parmi les grands projets européens, la priorité de la liaison Lyon-Turin.
- Cet aspect stratégique pour l'Europe de cette liaison doit s'accompagner d'un soutien financier européen important, 50 % pour les études et les travaux de reconnaissance de la partie commune franco-italienne, 20 à 30 % pour les travaux de la partie commune et de l'ordre de 10 % pour une partie des travaux des lignes d'accès.

1.2. Décisions françaises et italiennes.

Cette liaison a fait l'objet de nombreuses décisions au plan national et bilatéral en particulier le **Traité de Turin**.

- Novembre 1994 : création d'Alpetunnel, groupement ❧ d'intérêt européen chargé des premières études.
- Janvier 1996 : création de la Commission intergouvernementale franco-italienne pour la nouvelle liaison ferroviaire L.T.❧. (France et Italie).

.../...

.../...

- Décembre 2000 : rapport des études de faisabilité d'Alpetunnel et orientations retenues par la CIG notamment sur le tracé et la consistance de la partie transfrontalière.
- 29 janvier 2001 : signature de l'accord intergouvernemental franco-italien pour la réalisation de la future ligne ferroviaire Lyon-Turin, accord devenu TRAITE INTERNATIONAL après ratification par les parlements (français en février 2002, italien en septembre 2002).
- Le traité, pierre angulaire du projet confirme le principe du tracé retenu par la CIG et la consistance du projet.
- 3 octobre 2001 : création de Lyon-Turin Ferroviaire (L.T.F.) société anonyme à actions simplifiées constituée entre RFF et RFI dont la mission est de réaliser les études et les travaux de reconnaissance de la partie commune, St Jean de Maurienne – Bruzolo, L.T.F. a donc pour mission :

Les études : définition de l'avant projet sommaire et de l'avant projet de référence.

Les travaux de reconnaissance c'est-à-dire la réalisation des descenderies.

Le terme de cette mission a été fixé au 31 décembre 2007. Il sera donc obligatoire de définir la société qui sera maître d'ouvrage pour la réalisation des travaux, après déclaration d'utilité publique ainsi que le montage juridique et financier (tout public, public/privé...)

Un avenant au Traité de Turin devra donc être défini sur ces différents points courant 2006, les Etats devraient en discuter à l'Automne 2006.

- Octobre 2003 : validation de l'avant projet sommaire par la commission intergouvernementale.
- Décembre 2003 : approbation de l'avant projet sommaire par les deux gouvernements (décision du 23 décembre 2003 pour la France).
- 5 mai 2004 : signature du MEMORENDUM d'entente entre la France et l'Italie qui, définit les principe de partage du financement de la partie commune entre les deux pays, décide la réalisation de l'avant projet de référence de la partie commune.
- Lettre commune des deux Ministres des transports, en date du 22 août 2005 confirmant à l'Union Européenne, la volonté des deux pays de tout mettre en œuvre pour lancer l'opération Lyon-Turin en 2010.

.../...

.../...

1.3. Documents directeurs français.

- Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse approuvé par décret du 1^{er} avril 1992 a affiché la ligne à grande vitesse Lyon-Turin dans les grands projets d'aménagement du territoire.
- Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a entériné pour les 20 années à venir les grands projets d'infrastructures de transports de la liaison Lyon-Turin y figurant comme une priorité à moyen terme. Le Comité interministériel à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (CIACT) du 14 octobre 2005 a confirmé cette orientation.





2 – PRESENTATION SOMMAIRE DE LA LIAISON FERROVIAIRE LYON-TURIN





2 – Présentation sommaire de la liaison Ferroviaire Lyon-Turin.

2.1. Objectifs et enjeux.

Cette nouvelle liaison ferroviaire est considérée comme répondant aux grands objectifs politiques des transports et de protection de l'environnement ; c'est donc un projet essentiel pour l'aménagement du territoire tant au niveau européen qu'à l'échelle nationale et régionale.

Les analyses démontrent qu'elle répond à plusieurs exigences qui se font de plus en plus pressantes :

- Revitaliser le trafic ferroviaire des marchandises. Les grandes traversées ferroviaires alpines construites entre 1860 et 1913, par des tunnels d'altitude ne répondent plus aux exigences actuelles.
- La ligne actuelle du Mont Cenis qui relie la France à l'Italie comporte un tunnel de 13 kilomètres avec de fortes rampes dépassant 3% sur de grandes longueurs.
- Sécuriser les échanges commerciaux et proposer une alternative au « tout routier ».
- Maîtriser le trafic poids lourds.
- Améliorer la sécurité des déplacements des personnes. L'accroissement « incontrôlé » du trafic routier entraîne une forte croissance de l'insécurité comme en témoignent les accidents récents.
- Mieux protéger l'environnement en réduisant les pollutions diverses (dioxyde de carbone, composés d'organismes volatiles, particules, etc...) ainsi que les nuisances sonores ; la partie commune franco-italienne sera en tunnel sur environ 90 % du parcours et des protections acoustiques seront mises en place sur les parties à l'air libre.

Cette réalisation participera donc au respect des engagements de la France dans le cadre de la convention de Kyoto (1977) et du sommet de Johannesburg (2002).

Il semble évident à la Commission que cette liaison ferroviaire est tout à fait souhaitable malgré les inconvénients qu'elle va générer, (acquisitions de maisons d'habitation, nuisances d'ordre divers durant les chantiers) mais la maîtrise du trafic routier des poids lourds et le transfert de camions sur le rail sont à ce prix.

.../...

.../...

2.2. Présentation de la partie commune.

La nouvelle liaison ferroviaire comprend, aux termes du Traité International de Turin trois parties ou segments.

- Partie française, dont le maître d'ouvrage est Réseau Ferré de France (R.F.F.) de l'agglomération Lyonnaise Saint Exupéry à l'Ouest de St Jean de Maurienne.
- Partie commune franco-italienne.
De St Jean de Maurienne, entrée Ouest de la commune à Bruzolo en Italie, d'une longueur de 74,6 kilomètres et dont le maître d'ouvrage est la société anonyme Lyon Turin Ferré (constituée par R.F.F. et R.F.I.).

Cette partie comprend, outre la traversée à l'air libre du bassin St Jeannais, le « tunnel de base » transfrontalier sous le massif d'Ambin de 53,1 kilomètres environ dont 45 kilomètres en territoire français et, en Italie le tunnel de Bussoleno sur 12,2 kilomètres et la traversée à l'air libre du Val de Suse (1,1 kilomètre environ).

- Partie italienne, dont le maître d'ouvrage est le gestionnaire du Réseau Ferroviaire Italien (Rete Ferroviaria Italiana) de l'Est de Bruzolo à Settimo Torinese.

2.3. Présentation du dossier d'avant projet sommaire soumis à enquêtes publiques.

Le dossier soumis à enquêtes publiques conjointes (utilité publique avec mise en compatibilité de documents d'urbanisme, application de la loi sur l'Eau) concerne donc la partie, en territoire français, de St Jean de Maurienne à la frontière, de la partie commune transfrontalière.

La solution (dont le tunnel de base) étudiée et développée par la société Lyon Turin Ferroviaire a donc été arrêtée lors du sommet franco-italien du 29 janvier 2001, base sur laquelle a été signé le Traité de Turin.

Le projet comprend 2 parties :

2.3.1. Traversée du bassin Saint Jeannais.

A l'air libre, de l'entrée Ouest de la commune au droit de la RD 906 à la sortie de la tranchée couverte prolongeant le tunnel de Rochenay jusqu'à la tête du tunnel de base, en rive droite de l'Arc, après passage sous la RN 6 et l'A 43.

Le projet impacte des secteurs urbanisés.

.../...

.../...

La ligne projetée s'élève progressivement en remblai côtoyant donc la voie ferrée la RN 6, l'A 43 et une zone comprenant diverses entreprises et le site industriel d'Alcan.

Le remblai, d'environ trois mètres au passage de l'Arvan permet à la ligne nouvelle de franchir l'Arc par un viaduc ; elle passe ensuite sous la RN 6 et l'A 43, elle entre ensuite en tunnel, en rive droite de l'Arc au pied du hameau de Villard Clément, commune de St Julien Montdenis(site d'attaque).

2.3.2. Tunnel de base jusqu'à la frontière.

Cette partie comprend,

2.3.2.1. Zones de chantiers.

Ces zones comprennent quatre sites d'attaque de l'excavation du tunnel :

- Villard Clément à St Julien Montdenis.
- Plan des Saussaz à St Martin La Porte.
- Les Sarrazins à St André.
- Le site de Modane à Villarodin-Bourget.

Au droit de ces sites d'attaque se situent des aires de chantiers pour l'installation en phase d'exploitation, des locaux de surface seront également utilisés pour les travaux sur les sites suivants :

- Sous Villard Clément à St Julien Montdenis.
- Les Resses d'en bas à Villargondran.
- L'Illaz à St Julien Montdenis.
- St Félix à St Martin La Porte.

Ces zones nécessitent la création ou la modification d'emplacements réservés, étudiés dans la partie « Urbanisme ».

.../...

.../...

2.3.2.2. Puits de ventilation à Avrieux.

Ce puits sera réalisé sur le site d'un ancien stand de tir de l'Armée, en bordure extérieure du site Natura 2000.

Il s'agit d'un puits de désenfumage relié à une usine de ventilation ; il permettra la ventilation naturelle du tunnel et sera relié directement à la station de sécurité de Modane et couplé avec les usines de ventilation similaires au niveau des trois sites d'intervention de St Martin La Porte, St André et Villarodin Bourget.

Les déblais seront évacués par la descenderie de Modane, Villarodin Bourget.

La technique retenue pour creuser le puits de ventilation est celle du « raise-boring » c'est-à-dire un creusement par le bas avec évacuation des matériaux par la galerie de reconnaissance.

Cette méthode a l'avantage d'éviter les extractions par le haut.

2.3.2.3. Zones de dépôt des déblais.

L'activité d'extraction va générer des volumes importants de déblais (environ 17,4 millions de m³ dont 40 % pourraient être valorisés).

Il s'agit des sites suivants:

- La Combe des moulins - St Jean de Maurienne dans une ancienne carrière de gypse, d'une superficie d'environ 11,2 hectares et d'une capacité de 0,2 à 0,8 million m³.

- Les Resses - Villargondran, d'une superficie de 27,1 hectares environ au pied d'un versant rocheux et d'une capacité de 3,6 millions de m³.

- Plan d'Arc, en rive droite de l'Arc sur la commune de St Julien Montdenis, superficie d'environ 16 hectares.

- Les Tierces, sur les communes de Modane et Villarodin Bourget de 27,6 hectares et d'une capacité de 2,5 millions m³.

- La Porte, commune de St Martin La Porte capacité de 0,35 million m³.

- Ces zones nécessitent dans certains cas la création d'emplacements réservés.

L'acheminement des matériaux se fera essentiellement par bandes transporteuses.

.../...

.../...

2.3.2.4. Le site du Paradis au Mont Cenis commune de Lanslebourg.

Ce site qui fera l'objet d'un examen particulier est destiné à recevoir les déblais inertes (sans amiante, ni uranium) venant de la descenderie de Venaus, dans le Val de Suse en Italie.

2.4. Concertation.

Outre les concertations requises en application du Code de l'Urbanisme pour la mise en compatibilité de documents d'urbanisme (P.L.U. ou P.O.S.) le projet a fait l'objet de nombreuses concertations :

- avec les services préfectoraux et les différents services déconcentrés de l'État (D.D.E., D.D.A.F., Mission interministérielle de l'Eau, D.A.S.S., D.I.R.E.N., Ministère de la Défense)
- avec les collectivités territoriales, Conseil général, Communes.
- avec divers organismes : service des Domaines, SNCF, SCETAUROUTE, INAO.





3 – PROCEDURE DE MISE A ENQUETES





3 – Procédure de mise à enquêtes.

Enquête d'utilité publique et enquêtes conjointes.

3.1. Remarque liminaire.

L'organisation de l'enquête publique concerne donc l'ensemble des enquêtes conjointes,

- *Utilité publique (16 communes) avec mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans huit communes.*
- *Enquête relative à la Loi sur l'Eau (totalité des communes).*

3.2. Formalités préalables.

- Lettre du 6 février 2006 du Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer portant instructions pour la mise en œuvre des différentes procédures en vue de l'ouverture des enquêtes publiques réglementaires.
- Lettre du 28 février 2006 du Président de la Société L.T.F. au Préfet de la Savoie sollicitant la mise en œuvre de ces procédures et transmettant à cet effet les documents nécessaires.
- Saisine du Tribunal Administratif de Grenoble par le Préfet de la Savoie par lettre du 3 mars 2006.
- Décision n° E06000111/38 du 27 mars 2006 du Vice-Président du Tribunal Administratif de Grenoble constituant à cet effet une commission d'enquête composée de trois titulaires,
 - Madame Hélène BLANC, Présidente.
 - Monsieur Christian DELETANG, Vice-Président.
 - Madame Lucienne ROSSETTI, membre
 - et
 - Monsieur Didier ZAZZI, en qualité de suppléant.
- *Lettre du 14 avril 2006 du Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer, au Préfet de la Savoie demandant, le dossier ayant été finalisé, d'engager la procédure de mise à l'enquête publique.*

.../...

.../...

- Lettre du 18 avril 2006 du Président de L.T.F. au préfet de la Savoie sollicitant l'ouverture des enquêtes publiques conjointes.
- Arrêté du 18 avril 2006 du Préfet de la Savoie portant organisation des dites enquêtes,
 - Du mardi 23 mai 2006 ;
 - Au vendredi 30 juin 2006,

Soit pendant 39 jours.

Et fixant les permanences des commissaires enquêteurs, article 4. (Voir annexe 6).

3.3. Publicité.

3.3.1. Affichage.

Conformément à l'article 5 de l'arrêté préfectoral (paragraphe 2,3 et 4) l'avis d'enquête a été affiché, au minimum quinze jours avant l'ouverture de l'enquête, dans les seize communes concernées par le projet et dans les communes limitrophes de :

- Sollières-Sardières,
- St Martin d'Arc, Termignon et Lanslevillard,
- ainsi qu'à la Préfecture de la Savoie et
- à la Sous-Préfecture de St Jean de Maurienne,

aux lieux habituels d'affichage.

Vérifications faites pas les commissaires enquêteurs, certificats d'affichage joints au dossier.

Par ailleurs l'avis a été affiché, par les soins du maître d'ouvrage, par panneaux sur l'ensemble du site et ce avant et durant toute la durée de l'enquête soit au total sur quarante panneaux, (constats d'huissiers joints).

.../...

.../...

3.3.2. Insertion dans la Presse.

Conformément à l'article 5 paragraphe 1^{er} de l'arrêté préfectoral du 18 avril 2006, l'avis d'enquête a été publié dans les journaux suivants :

- Journaux nationaux :

Le Monde 4 mai 2006.

Le Figaro 4 mai 2006.

- Journaux locaux :

Dauphiné Libéré 27 avril et 24 mai 2006 (Editions Savoie, Isère et Haute-Savoie).

L'Essor Savoyard 5 et 26 mai 2006.

Le Progrès de Lyon 27 avril

(avec erratum du 12 mai) et 24 mai 2006.

Le Progrès de l'Ain 27 avril et 24 mai 2006.

La Maurienne 27 avril et 25 mai 2006.

La commission d'enquête atteste en conséquence que toutes les formalités de publicité requises ont bien été effectuées.

3.4. Mise à disposition des dossiers d'enquête au public.

Conformément à l'article 2 de l'arrêté préfectoral les dossiers des enquêtes publiques conjointes ont été déposés avant l'ouverture de l'enquête à la Préfecture de la Savoie, à la Sous-Préfecture de St Jean de Maurienne et dans les seize communes concernées.

Ces dossiers ont été mis à la disposition du public durant toute la durée de l'enquête ainsi que les registres réglementaires. (Certificats joints).

Par ailleurs des plaquettes explicatives ont également été mises à la disposition du public dans les lieux précités.

.../...

.../...

3.5. Préparation et déroulement de l'enquête.

- Préalablement à l'ouverture de l'enquête se sont tenues deux réunions de travail, l'une le 6 avril à la Préfecture avec les services déconcentrés de l'Etat, l'autre le 19 avril avec L.T.F. maître d'ouvrage.
- Par ailleurs une visite du site avec notamment la visite de la descenderie de Modane a été effectuée le 11 mai.
- D'autre part la Présidente et le Vice-Président de la Commission d'enquête ont participé à la conférence de Presse organisée le 19 mai par L.T.F., la Présidente étant intervenue uniquement pour préciser les procédures.
- Au cours de l'enquête se sont tenues deux réunions de travail entre la Commission d'enquête et le Directeur du Projet accompagné de ses collaborateurs et parfois avec le Président de L.T.F.
- A la réunion du 19 juin assistaient M. Bouvard Député et Vice-Président du Conseil général, les Maires de St Jean de Maurienne et de Villargondran ainsi que des représentants d'Alcan et ce pour examiner le problème relatif à une modification des emplacements réservés (ER 15 sur St Jean et ER 2 sur Villargondran) pour permettre la réalisation d'une zone d'activités et l'extension d'Alcan (problème examiné dans le rapport sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme).
- Après la fin de l'enquête ont eu lieu cinq réunions avec le maître d'ouvrage ainsi que le 28 juillet la visite du site du Paradis.
- La commission d'enquête tient à souligner le travail constructif avec le maître d'ouvrage et la disponibilité des collaborateurs de L.T.F.

Comme les analyses le démontreront, les enquêtes bien que se déroulant de façon satisfaisante ont été très lourdes en raison, notamment de l'importance des dossiers, du nombre élevé de communes, de positions « extrémistes » sur Lanslebourg contre le dépôt de déblais sur le site du Paradis, de la complexité résultant des enquêtes conjointes notamment en ce qui concerne la Loi sur l'Eau (confusion entre les registres); la Commission s'est d'ailleurs interrogée sur la pertinence et l'intérêt de mettre en œuvre une enquête au titre de la Loi sur l'Eau avant que la déclaration d'utilité publique ne soit intervenue.

.../...

.../...

3.6. Concertation et consultations préalables à l'enquête publique.

➤ Gares.

En ce qui concerne le déplacement et l'adaptation de la gare voyageurs de Saint Jean de Maurienne et la création de la gare de Fret de Villargondran, la concertation a eu lieu en application des articles L 300.2 et R 300.1 du Code de l'Urbanisme.

La concertation pour Saint Jean de Maurienne a eu lieu du 15 septembre au 15 octobre 2004 avec des réunions publiques les 15, 16, 22 et 23 septembre 2004. Le bilan a été approuvé par délibération du 11 mars 2005.

La concertation pour la gare de fret de Villargondran s'est déroulée du 14 octobre au 15 novembre 2004 avec deux réunions publiques les 14 et 21 octobre 2004 ; le bilan a été approuvé par délibération du 29 mars 2006.

➤ Travaux, aménagements et ouvrages.

Cette concertation administrative avec les services de l'Etat s'est déroulée, conformément aux circulaires du Premier Ministre du 28 décembre 2000 et 5 octobre 2004, sous l'égide du Ministre de l'Equipement, des Transports et du Tourisme de mai à décembre 2005.

➤ Urbanisme.

Mise en compatibilité.

L'examen conjoint prévu par le Code de l'Urbanisme a bien été effectuée.

(§ partie urbanisme du rapport.)





I – UTILITE PUBLIQUE DU PROJET





1 – Analyse générale





I – UTILITE PUBLIQUE DU PROJET.

1 – Analyse générale.

Le dossier soumis à enquête et mis à disposition du public comprend bien toutes les pièces requises par l'article R.11.3 du Code de l'Expropriation.

- Notice explicative constituée par la pièce intitulée « Résumé non technique de l'étude d'impact.

Ce document fait bien ressortir l'objet de l'opération et ses conditions d'insertion dans l'environnement.

- Plan de situation.
- Plan général des travaux.
- Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.
- Appréciation sommaire des dépenses.
- Etude d'impact, établie en application de l'article 2 du décret du 12 octobre 1977.

L'étude produite est conforme aux dispositions de la directive 85/337 du Conseil des Communautés Européennes du 27 juin 1985 modifiée par la directive 97/11 du 3 mars 1997 relative à l'évaluation des incidences des projets publics et privés sur l'environnement, et au articles L.122.1 et R.122.3 du Code de l'Environnement.

N.B. : La Commission a constaté que cette étude d'impact était très complète et recensait toutes les incidences et tous les impacts du projet sur l'environnement.

Ont été analysés notamment la géologie et les eaux souterraines ; à noter à cet égard que l'usage de la nappe alluviale de l'Arc est spécifiquement industriel et qu'il a constatée la mauvaise qualité des eaux de cette nappe et sa vulnérabilité aux pollutions de surface.

Les effets transfrontaliers ont bien été pris en compte et intégrés à l'étude d'impact, conformément aux dispositions de la convention d'Espoo.

Certains ouvrages vont d'ailleurs nécessiter des enquêtes publiques ultérieures au titre des installations classées pour la protection de l'Environnement.

.../...

.../...

□ **Procédures ultérieures.**

Après la déclaration d'utilité publique des études de détail seront entreprises par le maître d'ouvrage, en étroite collaboration avec les élus, les associations et les riverains pour arriver à une définition plus précise du projet et à l'établissement de l'avant projet détaillé (A.P.D.) des adaptations de détail ou des modifications mineures pouvant être apportées au projet d'A.P.S. soumis à enquête.

Par ailleurs devront être initiées plusieurs enquêtes plus spécifiques.

- Enquêtes parcellaires en application des articles L.11.8 à L.24.1 et R.11.9 à R.1353 du Code de l'Expropriation aux fins de déterminer exactement les terrains à acquérir soit par voie amiable soit par expropriation, c'est à ce stade que seront engagées les négociations pour les prix d'acquisition (sur la base des estimations du service des Domaines).
- Eventuellement procédure d'archéologie préventive.
- Permis de construire ou autorisations de travaux.
- Enquêtes au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, procédure d'autorisation ou de déclaration. (*article L.511.1 à L.517.2 du Code de l'Environnement*).
- Enquête pour la création d'ouvrages de transport et de distribution électriques.

La Commission a constaté, après vérification que le dossier était complet et répondait à toutes les obligations législatives et réglementaires applicables en la matière.





2 – Analyse par secteurs et par communes.

- A. Traversée du bassin Saint-Jeannais.
- B. Section Tunnel de Saint Julien Montdenis (site d'attaque) à Bramans (inclus).
- C. Lanslebourg Mont Cenis site du Paradis.

Remarques préalables,

Outre les analyses thématiques, par associations ainsi qu'un chapitre consacré aux délibérations des Conseils Municipaux, sont répertoriées dans cette partie les observations, les remarques par communes.

Les avis sont très majoritairement favorables et on peut constater que beaucoup de questions ont leurs réponses dans les dossiers.

A. Traversée du Bassin Saint-Jeannais.

Commune de St Jean de Maurienne – Villargondran – St Julien Montdenis.

Ouvrage à air libre jusqu'au site d'attaque de Villard Clément à St Julien Montdenis.

Dans les trois communes « impactées », les avis sont favorables au projet soit de manière explicite soit implicite avec des demandes diverses sans remise en cause de l'utilité d'une ligne nouvelle ferroviaire.

Les questions soulevées concernent principalement,

- Les problèmes immobiliers (acquisitions, montant des indemnités, dates de versement).
- Les nuisances sonores et les pollutions causées par les poussières,

Par ailleurs un chapitre est consacré aux problèmes qui se posent aux entreprises.

B. Section Tunnel de Saint Julien Montdenis (site d'attaque) à Bramans (inclus).

Du site d'attaque de Saint Julien Montdenis à Bramans (inclus) soit sur douze communes, la commune de Lanslebourg n'étant concernée que par le site du Paradis. Cette section comprend donc les communes ci-après énumérées.

.../...

.../...

➤ **Montricher Albanne.**

Deux observations,

- Un avis favorable considérant que « a priori, les moyens retenus sont satisfaisants mais en soulignant toutefois les nuisances de chantiers ».
- Une personne se demande si le projet est indispensable,

ce à quoi il peut être répondu que le report modal réduira les nuisances provoquées par le trafic routier et que le concept de base bi-tube est un gage de sécurité.

➤ **Saint-Martin La Porte.**

Pas d'observations.

➤ **Saint-Michel de Maurienne.**

Ont été annexés au registre deux documents :

- Association « Vivre en Maurienne » qui exprime son scepticisme sur le projet tout étant favorable au mode ferroviaire et évoque également des propos tenus en Italie selon lesquels les déblais éventuels amiantifères ou radioactifs seraient traités en France.

Les observations de l'Association seront reprises dans le chapitre Associations et le dépôt des déblais dans le chapitre correspondant.

- Appel des médecins du Val de Suse « Non au T.A.V. » : risques d'exposition à l'amiante et à l'uranium, repris dans chapitre particulier.

➤ **Orelle.**

- Observation du Maire d'Orelle demandant que les camions de chantiers empruntent l'autoroute (plutôt que la RN 6).

Prévu par le maître d'ouvrage.

.../...

.../...

- Observation de M. Champion sur l'utilité de l'ouvrage et sur divers points qui apportent les réponses suivantes,

Le matériel roulant sera du matériel neuf.

La branche SUD de l'agglomération lyonnaise est bien prévue mais ne concerne pas le projet mis à enquête.

La liaison Lyon-Turin sera connectée à la ligne à grande capacité Turin Milan dont une première section a été mise en service en 2006 avant les J.O. de Turin.

➤ **Saint André**

Avis favorable de M. Francart, adjoint au maire, pour ce projet essentiel pour les Alpes et la Maurienne en soulignant que le dossier est très complet avec néanmoins quelques remarques.

- Pas de plateforme de transbordement de véhicules à Saint Jean.

L'objectif est bien de proposer un long parcours d'autoroute ferroviaire.

- Plateforme d'Aiton,

Au stade actuel il est prématuré de pouvoir donner des indications précises sur le devenir de cette plateforme.

- Gare de Fret

Les fonctionnalités de cette gare, repositionnée sur Villargondran sont intégralement reconduites.

➤ **Fourneaux**

Pas d'observations.

➤ **Le Freney**

Pas d'observations.

.../...

.../...

➤ **Modane**

En dehors de la délibération du conseil municipal qui sera analysée à ce titre (et une observation concernant la Loi sur l'Eau) quatre personnes ont déposé sur le registre,

- Famille Olive (23 personnes) très favorables.
- M. Thomas,

Emplacement de voie ferroviaire pour l'évacuation du marinage extrait de la galerie (prévu par Alpetunnel) ne figure plus au dossier.

Cette possibilité existe toujours, l'idée n'est nullement abandonnée.

- M. Marisa,

Favorable à cette liaison qui a des objectifs économiques et écologiques, avec certaines remarques qui appellent les réponses suivantes :

- Piste pour le chantier : après que le chantier sera terminé l'emprise de cette piste pourra être restituée à la commune.

L'intersection avec la RN 6 se fera par un passage inférieur à caractère privé.

L'ouvrage de franchissement du St Antoine sera dimensionné pour répondre aux contraintes hydrauliques.

- La RN 6 passe sur le tunnel ferroviaire, il n'est pas possible d'y stocker des matériaux.
- La topographie permet des rampes admissibles pour le trafic routier.
- L'étude d'une piste pour le contournement de Modane-Fourneaux relève des collectivités territoriales.

.../...

.../...

- M. Guilloud, Président de l'Association de Pêche.

Ces observations concernent plutôt l'enquête conjointe sur la Loi sur l'Eau et sont analysées à ce titre.

Il souligne,

- o Le risque de tarissement de cours d'eau et de sources d'où la nécessité de mettre en place des mesures de suivi des débits.
- o Les impacts thermiques des eaux d'exhaure sur l'Arc d'où également nécessité d'un suivi.

Il estime que d'une manière générale devrait être constitué un groupe de travail « milieu aquatique » ; cette idée paraît tout à fait recevable.

➤ **Villarodin-Bourget**

Onze dépositions sur le registre et trois documents annexés,

- Lettre de M. Ratel, maire.
- Association pour la sauvegarde du Moulin.
- Association de chasse agréée.

Cette commune est concernée par,

- Le site d'attaque intermédiaire Modane Villarodin-Bourget, implanté sous le hameau du Bourget au pied du versant Sud de la Vallée de l'Arc.
- La zone des moulins, partie EST du site d'attaque.
- La réalisation de la plateforme et de la digue va en effet modifier temporairement l'usage du site durant la durée des travaux.
- Le site de dépôt des Tierces ; la capacité est de 2 millions de m³ maximum ; les matériaux seront acheminés par bandes transporteuses depuis le site d'attaque intermédiaire situé en face.

Il convient au préalable de rappeler que les incidents regrettables qui se sont produits lors des travaux de la descenderie, camions remplaçant les bandes transporteuses et le tarissement des sources alimentant en eau non potable les fontaines publiques (bien que sur ce point il y a été remédié par L.T.F.) constituent un précédent fâcheux conduisant à des phénomènes de rejet, de méfiance, de tension et de suspicion.

.../...

.../...

Toutes les observations sont négatives notamment en ce qui concerne l'utilisation du site des Moulins, seule une personne donne néanmoins un avis favorable au projet.

En ce qui concerne la lettre du maire les observations et interrogations sont les suivantes :

- Qui sera responsable des engagements pris dans le cadre du dossier soumis à enquête ?

Le futur maître d'ouvrage, qui agit au nom de l'Etat sera tenu de respecter ces engagements.

- Réduction de l'emprise sur le site du Moulin avec optimisation de l'utilisation des autres sites : Illaz et Glaires d'Amont compte tenu notamment de l'existence des jardins familiaux.

Il semble, compte tenu des besoins que ce ne soit pas possible.

- Accompagnement socio-économique et procédure « grand chantier ».

La procédure grand chantier a été décidé par le Comité interministériel d'aménagement du territoire du 18 décembre 2003 et une cellule de travail a d'ores et déjà été mise en place par le Préfet avec un chargé de mission.

- Etude d'impact trop complexe.

Le dossier respecte la réglementation et dans un souci de lisibilité les impacts et les mesures ont été présentés par site.

- Mesures compensatoires pour les dégradations à l'environnement ; la commune demande que la commission d'enquête pose le principe d'un taux de 50 %.

Il n'est pas de la compétence de la commission d'enquête de se prononcer sur un taux d'intervention.

- Impacts sur la pêche et la chasse.

La Commission recommandera comme cela est déjà prévu, que les associations de pêche et de chasse soient associées au déroulement du chantier et à la définition des mesures d'accompagnement et de compensation financière.

.../...

.../...

- Impacts en phase d'exploitation.

Les mesures pour y remédier pourront être mieux définies et précisées lors des études de détail postérieures à la déclaration d'utilité publique.

Par ailleurs le maître d'ouvrage prévoit pour les travaux du tunnel de base la mise en place d'un système de management environnemental.

- Association pour la sauvegarde du site du Moulin est contre l'utilisation du site des Moulins et du site des Tierces en demandant notamment des études et des justifications pour les sites retenus.

La sélection des sites de dépôts résulte de nombreuses études et analyses multicritères pour la définition de l'A.P.S.

- Les propositions de réaménagement proposées sont en relation avec les demandes de l'Association mais les définitions exactes de remise en état ne peuvent se faire au stade de l'avant projet sommaire ; il convient que ce projet soit d'abord déclaré d'utilité publique.
- En ce qui concerne les nuisances du chantier notamment pour les bruits et les poussières, les normes doivent être respectées.
- Des compensations financières ne pourront être éventuellement attribuées que sur la base de dommages dûment constatés.
- Ancien moulin : demande de remise en état et du système hydraulique.

Lors d'une visite sur place la commission a constaté que le dit moulin était à l'état de ruine avec des matériaux divers déposés à côté, le bief n'existe plus.

Une reconstruction ou une remise en état ne peut être imposée au maître d'ouvrage.

Par contre le mécanisme du moulin peut être sauvegardé, par exemple par l'Association pour la sauvegarde du site du Moulin, avec la participation financière du maître d'ouvrage.

.../...

.../...

➤ **Avrieux**

Nota : La commune est concernée par le puits de ventilation quatre observations sur le registre.

- M. Buttard

Avis favorable, ce projet revêt une importance particulière pour la vallée, les Alpes, la France et les relations internationales avec quelques remarques :

- Puits de ventilation, hauteur :
La hauteur au-dessus du sol sera de 10 mètres.
- Enjeux environnementaux et touristiques d'où nécessité d'une vigilance accrue, limiter l'envol des poussières, etc...
Les précautions contre les nuisances « poussières » lors des chantiers sont exposées dans le dossier.
Isolation phonique en phase d'exploitation
Cette isolation est bien prévue.
- Association Communale de Chasse agréée d'Avrieux.

L'ACCAA estime qu'il y a des risques pour les animaux.
Des mesures seront prises en partenariat avec l'Association et les préjudices éventuels seront indemnisés.
- Président de l'Association « Vivre à Avrieux ».

D'accord sur le principe avec quelques remarques.

- Hauteur du puits hors sol.

La hauteur du bâtiment sera d'environ 10 mètres et la cheminée ne dépassera pas cette hauteur.

- Les risques de suppression d'emploi sur la gare de Modane.
Pas de lien avec le projet.

*La Gare de Modane sera toujours desservie par les T.G.V.
Neige et par les T.E.R.*

.../...

.../...

- Observations du Conseil Municipal :
 - Reboisement des lieux après travaux.
Disposition prévue, réhabilitation des sites de chantiers.
 - Mesures contre les poussières
 - Utilisation touristique de la RD 215.
Une réflexion devra être menée, en son temps avec la commune.
 - Réalisation d'une piste dans les prés de l'Envers.
Cette solution n'a pas été retenue.

➤ **Aussois**

Trois observations consignées sur le registre.

- M. Peymichon, Président de l'Association d'histoire et d'archéologie de Sollières, Sardières.

Fait état de vestiges sur le promontoire du Mont Cenis à 2017 mètres d'altitude, d'un poste télégraphique optique Chappe et demande que le maître d'ouvrage prenne des mesures de rétablissement de ce poste.

- *L.T.F. n'est concerné que par le comblement de l'excavation et il n'a pas été constaté à cet endroit de vestiges.*
- *Toutefois contact sera pris avec la société archéologique pour connaître la localisation précise de cet ancien poste télégraphique.*

- Mme Couvert.

Il peut être répondu à ses interrogations, que le projet Lyon-Turin a fait l'objet d'un Traité International en 2001, de plusieurs rapports d'audit en 2003 et qu'il a été confirmé par un comité interministériel d'aménagement du territoire en décembre 2003. Le dossier présenté à l'enquête est très détaillé à cet égard.

Il précise,

- que 85 % des circulations concernent le fret,
- que l'objectif des descenderies et galeries de reconnaissance était bien d'approfondir les études géologiques ; elles ont d'ailleurs fait l'objet d'enquêtes au titre de la Loi sur l'Eau et des installations classées.

Observations du Maire d'Aussois :

Reprises dans la délibération du conseil municipal et seront examinées à ce titre.

.../...

.../...

➤ **Bramans**

Quatre dépositions sur le registre.

- M. et Mme Margot.

Avis favorable.

- Mme Corinne Borot et Amandine Borot.

Intérêt du projet mais demandent des études plus approfondies sur les impacts et des contrôles suivis.

- A signaler, une fois encore que le dossier D.U.P. est fait sur la base des études d'avant projet sommaire et que des études plus approfondies seront réalisées lors des phases ultérieures : définition de l'avant projet de référence et avant projet détaillé.
 - La liaison Lyon-Turin a dans ses objectifs non seulement d'améliorer les échanges avec les pays mais de limiter par le transfert modal les nuisances environnementales provoquées par le transport routier par camion.
- Novemo Laurent.

Désirerait avoir des informations détaillées sur le devenir « des déchets » L.T.F.

C'était bien le but de l'enquête publique et toutes les informations figurent dans le dossier mis à la disposition du public.

.../...

.../...

➤ **Lanslebourg Mont Cenis.**

La commune de Lanslebourg n'est concernée dans le projet que par l'utilisation de l'ancienne carrière E.D.F. sur le site du Paradis, excavation de 40 mètres de profondeur et qui n'a jamais été réhabilitée (carrière utilisée pour la construction du barrage du Mont Cenis).

Il est en effet prévu d'y déposer des déblais inertes venant du Val d'Esclosa en Italie.

Malgré plusieurs réunions d'information et en raison de déclarations ou rumeurs (non vérifiables et pour la plupart venant du Val de Suse) des inquiétudes très fortes se sont manifestées craignant que les déblais contiennent de l'amiante et de l'uranium d'où une véritable levée de boucliers et une délibération du Conseil Municipal contre ce dépôt.

L'analyse du projet de dépôt sur le site du Paradis fait l'objet du paragraphe C.

Si on excepte les 79 lettres type ont été enregistrées, 36 observations sur registres et 24 par lettres annexes soit 60 déclarations pouvant se résumer ainsi,

cinq, favorables à la liaison Lyon-Turin y compris l'utilisation de la carrière, certains regrettant les rumeurs fausses ou fantaisistes et souhaitant en conséquence de nouvelles expertises sur le problème de l'amiante.

Sept, sans être défavorables au projet font part de leurs interrogations et inquiétudes sur l'utilisation de la carrière.

C'est notamment les agriculteurs dont les troupeaux paissent sur les alpages du Mont Cenis.

Dix-neuf sont défavorables au projet (revoir le système des échanges, effets pervers de la mondialisation.)

Vingt-quatre se prononcent contre les déblais au Paradis.

Cinq, concernent des avis divers.

En ce qui concerne les soixante-dix-neuf lettres types auxquelles peuvent être ajoutées vingt et une lettres signées après le 30 juin et parvenues hors enquête, les signataires demandent des études et des évaluations supplémentaires sur le bilan hydrogéologique (analyse dans le dossier de la Loi sur l'Eau), s'opposent au dépôt de matériaux dans la carrière du Paradis (à noter que la capacité maximale est de 6 millions de tonnes et non de 6 à 8 millions) arguant du fait que les déblais contiendront de l'amiante et de l'uranium.

.../...

.../...

Il est regrettable que, sans doute, la majorité des signataires n'ait pas consulté le dossier ; en effet la fréquentation en Mairie n'a pas atteint une centaine de personnes dont les soixante-dix qui ont fait des déclarations écrites.

Deux documents nécessitent une analyse particulière.

- Dossier remis par M. Jacques Finiels, dossier également déposé auprès du Préfet de la Savoie.
 - Lettre de Messieurs Cavagna et Périno du Val de Suse.
 - Un document « appel des médecins de base de la Vallée de Suse » « non au train à grande vitesse » et contre le projet en raison des risques d'amiante et d'uranium, a été déposé à St Michel de Maurienne.
- Dossier déposé par M. Jacques Finiels.

Le dossier a été également remis à l'appui du recours gracieux déposé contre l'arrêté du 18 avril 2006 du Préfet de la Savoie portant organisation des enquêtes publiques sur le projet Lyon-Turin Ferroviaire.

Contestant l'utilisation de la carrière du Paradis, sur le plateau du Mont Cenis pour recevoir les déblais venant d'Italie, il estime que la commune de Lanslebourg n'avait pas à figurer dans le projet soumis à enquête.

Il n'appartient pas à la commission de se prononcer sur ce recours gracieux en faisant remarquer toutefois qu'un arrêté organisant des enquêtes « ne fait pas grief ».

Il est difficile voire impossible de reprendre et de répondre à toutes les affirmations de l'intéressé, certaines trouvant une réponse dans les chapitres correspondant aux problèmes posés dans les rapports et conclusions subséquents,

- Utilité publique du projet,
- Loi sur l'Eau.

Il faut toutefois rappeler qu'il y a bien eu des concertations préalables et des réunions d'information à Lanslebourg Mont Cenis.

.../...

.../...

- Correspondance venant de l'Italie.

Lettre d'observations de Messieurs Cavagna et Périno du Val de Suse.

- Ils estiment, bien que l'enquête ne concerne que la partie française de la partie commune, avoir le droit de déposer leurs observations étant donné que les mesures prises en France auront un impact sur le Val de Suse et la zone métropolitaine Nord et Ouest de Turin.

A cela, il convient de rappeler que les décisions pour la réalisation de la partie commune sous maîtrise d'ouvrage L.T.F. résultent d'un accord franco-italien.

Ils estiment que le projet n'est fondé sur aucune estimation concrète.

- Augmentation de trafics à travers les cols d'Autriche et de la Suisse.
- Diminution entre la France et l'Italie, sauf à Vintimille (exact en raison notamment d'un coût moindre).

- Appel des médecins de base de la Vallée de Suse.

Déposé à St Michel de Maurienne, cet appel concerne les risques d'exposition à l'amiante et à l'uranium.

Pour résumer sur ce point et sur d'autres, ils contestent la validité des analyses et des prévisions lesquelles ont pourtant été validées dans l'avant projet sommaire.

- *En ce qui concerne les questions relatives à l'Eau il est regrettable qu'ils n'aient pas consulté le dossier de la Loi sur l'Eau.*
- *En ce qui concerne l'amiante et l'uranium, les poussières il convient de se reporter aux commentaires faits plus loin.*

Pour conclure, demander à la Commission d'Enquête de « repousser la demande d'utilité publique n'est pas réaliste et la Commission n'est pas compétente pour ce faire.

.../...

.../...

C. Lanslebourg Mont Cenis site du Paradis.

➤ Ancienne carrière du Paradis .

Description sommaire.

Le site, à 12 kilomètres au Sud de Lanslebourg, à 1942 mètres d'altitude est compris entre le barrage du Lac du Mont Cenis et la frontière franco-italienne, en zone périphérique (et non pas en zone centrale) du Parc de la Vanoise.

Il s'agit d'une ancienne carrière, non réhabilitée, exploitée « en dent creuse », à 40 mètres de profondeur par E.D.F. pour la construction du barrage.

Dans cette carrière abandonnée laissée en l'état il a été constaté en 1999 et 2005 des dépôts venant d'Italie (autorisés ?).

C'est une vaste dépression à fond plat, surmontée de crêtes de hauteur moyenne.

Les matériaux provenant du creusement des tunnels dans la partie commune seraient à partir du site d'Esclosa transportés sur le site du Paradis par un téléphérique implanté en territoire italien, avec des bennes capotées pour éviter l'envol des poussières et humidifiés au départ et arrosés sur le site.

En ce qui concerne le téléphérique, le site du Paradis n'est concerné que par l'implantation d'un pylône d'arrivée, côté versant italien.

➤ Nature des déblais.

Amiante et Radon (uranium).

La nature des roches est très variable ; leurs caractéristiques chimiques et physiques permettent leur réutilisation d'environ 30 %.

- Amiante.

Selon les études et les mesures réalisées par les experts indépendants, la probabilité de rencontrer des roches contenant de l'amiante lors du creusement du tunnel de base et du tunnel de Bussoleno est très faible. Cette hypothèse serait limitée à un tronçon d'un kilomètre dans le tunnel de Bussoleno.

La longueur totale cumulée de roches potentiellement amiantifères sur ce tronçon représenterait environ 150 m. En outre, il faut souligner que le creusement de tunnels hydroélectriques et autoroutiers à proximité n'a révélé aucune trace d'amiante.

Il est à noter l'engagement formel repris en plusieurs points du dossier comme par exemple en I 138, de ne stocker sur le site du Paradis que des déblais totalement inertes ne comprenant ni amiante et aucune autre substance potentiellement dangereuse pour la santé.

.../...

.../...

Néanmoins, en ce qui concerne les risques de pollution due à l'amiante, des mesures de protection tant pour les ouvriers de chantier que pour la population seront mises en œuvre, comme réalisées en Suisse lors du creusement du tunnel de Loëtschberg. Ces mesures consistent d'une part, à un suivi géologique constant, à des reconnaissances à l'avancement, à la mesure de la concentration des fibres d'amiante. Elles prévoient, d'autre part, des dispositifs de protection individuelle des ouvriers et l'installation, par exemple, de rideaux d'eau et de filtres à humidité placés sur le système de ventilation (afin de retenir les particules d'amiante les plus minuscules).

Les eaux de brumisation sont analysées et traitées si nécessaires avant tout rejet dans le milieu naturel.

- Uranium Radon.

Les zones géologiques concernées par le risque d'une présence de minéraux radioactifs (uranium) ou de Radon sont principalement les gneiss et les micaschistes, en particulier du massif d'Ambin.

Sur la base des connaissances actuelles, ce risque est jugé marginal : il est important de rappeler que les nombreuses analyses des carottes de roches provenant des forages, des mesures de radioactivité naturelle gamma dans les terrains (50 km de linéaire), ainsi que le creusement des tunnels hydroélectriques et routiers voisins n'ont révélé aucune valeur de radioactivité supérieure aux valeurs moyennes.

Il a toutefois été décidé de mettre en place une procédure de protection et un système de suivi en continu. Des mesures périodiques de radioactivité seront réalisées à différents endroits pour l'uranium (front, train suiveur, tête de descenderie ou galerie, bandes transporteuses) et le radon (front et bouches d'aspiration de la ventilation).

Concernant le radon, ce gaz peut se retrouver dissous dans l'eau ou émis dans l'air lors de l'excavation.

Les mesures faites à ce jour (échantillons de roche et d'eau) montrent des valeurs très faibles.

Par ailleurs, sa période radioactive fait que le radon créé à un instant donné a quasiment disparu au bout de 30 jours. Cette faible durée de vie est un facteur limitant naturel vis-à-vis du risque d'accumulation du radon.

Par ailleurs, il est prévu des systèmes de ventilation appropriés pour diluer le gaz, ainsi que des installations de traitements des eaux au niveau des sites de chantier des têtes de tunnel.

Toutefois, ne serait-ce que pour répondre aux inquiétudes il sera nécessaire de mettre en place des procédures de protection et de suivi en continu ainsi que des systèmes de ventilations appropriés pour diluer le gaz, ainsi que des installations de traitement des eaux au niveau des sites de chantier des têtes de tunnel.

.../...

.../...

En ce qui concerne les déblais déposés au Paradis il s'agira de déblais inertes après analyse et séparation des déblais toxiques sur le site d'Esclosa.

La réglementation italienne prévoit bien la mise en dépôt des matériaux amiantifères ou recelant des substances potentiellement dangereuses pour la santé, dans des décharges spécifiques sur le territoire italien ; à l'heure actuelle les emplacements ne sont pas arrêtés.

En aucun cas, quoiqu'en disent certains, ces matériaux ne doivent être entreposés en territoire français.

Les législations et réglementation internationales sont formelles à cet égard mais il est non moins certain que des contrôles sévères et suivis devront être effectués à la source. (Application de la convention d'Espoo).

La commission estime que ces dispositions devraient être reprises lors de l'établissement de l'avant projet de détail et concrétisées par un engagement fort entre les deux Etats (par exemple dans l'avenant au Traité de Turin).

➤ Poussières.

En ce qui concerne l'envol des poussières pouvant polluer les alpages les représentants du monde agricole ont fait part de leur inquiétudes.

En effet pâturent sur ce site, (pas dans la carrière) en zone A.O.C. Beaufort des troupeaux laitiers et un troupeau de génisses.

Les matériaux avec arrosage et humidification seront transportés par bennes capotées et l'arrosage et l'humidification empêcheront l'envol des poussières.

A noter que les caractéristiques du télébenne permettront son fonctionnement avec des vents très forts allant jusqu'à 140 Km/ heure.

Toutefois la Commission estime que cet aspect (pâtures sur le Mont Cenis) doit faire l'objet d'un examen sérieux et d'une concertation avec les organisations professionnelles agricoles (§ analyse thématique agriculture).

.../...

.../...

➤ Impacts visuels.

Lors de la visite sur le site la Commission n'a pu que constater combien l'actuelle carrière non réhabilitée défigure le site.

En effet la carrière est une cicatrice dans le paysage et les vues actuelles pour les habitations, hôtel Grand Scala, hôtel des Mélèzes qui d'ailleurs sont situés à environ 500 mètres, sont très limités du fait de la configuration de cette carrière « en dent creuse » et orientée vers le versant italien.

Nota : L'élevage de chiens n'est nullement concerné par le site.

Il semble d'ailleurs qu'il y ait eu une certaine confusion, peut être due soit à une insuffisance de précisions soit à une insuffisance d'examen de l'étude d'impact, entre le Plateau du Mont Cenis et le site proprement dit de la carrière du Paradis lequel est en effet désertique.

L'arrivée des bennes, venant d'Italie aura un impact limité ; toutefois une étude plus précise devra être effectuée lors des études de détail pour déterminer au mieux l'implantation du terminal du téléphérique.

A terme le réaménagement de la carrière sera bénéfique pour le paysage sur l'ensemble du site du Mont Cenis.

La piste actuelle en direction de la carrière qui également défigure le passage devra être évidemment réhabilitée.

➤ Tourisme.

En fait le tourisme sera très peu perturbé.

Le chemin de grande randonnée (G.R.) passe à proximité sur la gauche en direction de l'Italie et non sur la ligne de crête.

Il peut être décalé vers la gauche ; d'ailleurs on constate qu'actuellement son cheminement est effectivement décalé par rapport aux balises.

➤ Faune.

En ce qui concerne la faune elle sera également peu perturbée,

Nota : les marmottes, très abondantes ne gîtent pas dans la carrière.

L'impact sur les troupeaux, (ce qui est plus important), est traité dans la flèche « Agriculture ».

.../...

.../...

➤ Flore.

Les espèces protégées sont soit sur les crêtes soit au-delà et en aucun cas dans la cavité.

L'envol des poussières sur les pelouses alpines devra bien entendu être maîtrisé.

➤ Eau.

Aucun écoulement temporaire ou permanent n'a été recensé sur le site proprement dit.

Le comblement de la carrière ne devrait pas, ce qui est à vérifier avoir d'effet sur, la cascade de la paroi de Grand Scala.

En conclusion sur la commune de Lanslebourg Mont Cenis

§ La commission estime qu'à condition que toutes les précautions soient prises et que des engagements officiels soient actés, le comblement de la carrière au Paradis par des déblais inertes peut être retenu.

On ne peut ailleurs que regretter qu'une certaine psychose due sans doute à des informations insuffisantes et surtout, mal comprises, malgré toutes les concertations diligentées par L.T.F. voire une désinformation sur des déblais, se soit développée dans ce secteur.





3 – Analyses particulières.

3.1. Collectivités territoriales.

3.1.1. Communes.

o **Saint-Jean de Maurienne.**

Le Conseil Municipal confirme sa position antérieure et se prononce favorablement sur le projet de nouvelle liaison ferroviaire, partie française de la partie franco-italienne.

La délibération fait état de plusieurs demandes et remarques dont certaines sont déjà prises en compte dans le dossier. (Bandes transporteuses, prise en compte de la ligne actuelle pour le dimensionnement des protections acoustiques.)

Charte architecturale et paysagère, d'autres feront l'objet ultérieurement de concertation entre le maître d'ouvrage et la commune.

Le problème de l'utilisation du site de la Combe des Moulins avec plusieurs utilisateurs est traité dans le chapitre Entreprises Placoplâtre.

D'autres points relèvent du dossier mise en compatibilité du P.L.U. de St Jean et sont donc traités à ce titre.

Il en est de même en ce qui concerne les questions liées à la Loi sur l'Eau.

o **Villargondran.**

Deux délibérations ont été prises l'une sur la demande de déclaration d'utilité publique et de mise en compatibilité du P.L.U., la deuxième au titre de la Loi sur l'Eau ; en réalité certains points de cette dernière peuvent être rapportés au dossier D.U.P.

Sans préciser son avis (lequel est présumé favorable) le conseil demande la prise en considération d'une série d'arguments.

- Rétablissement de la RD 906.

- Le rond point devrait être situé au minimum à 50 mètres de la plus proche habitation.

Plusieurs demandes ont été déposées à ce titre par des particuliers.

.../...

.../...

Ce problème a déjà fait l'objet de concertations et l'optimisation du positionnement du rond point si fera en phase d'études.

- La piste d'accès est prévue.

- Protection contre les nuisances sonores et les diverses pollutions atmosphériques.

Ces préconisations devront être reprises dans le dossier.

○ **Dépôt des Resses.**

Le Conseil Municipal est favorable à un merlon de protection mais refuse le dépôt de volumes massifs au pied des Combes et propose une deuxième zone de dépôt dans la Combe de l'Avalanche.

En ce qui concerne Les Resses la Commission retient que le volume de 3 millions de m³ (indiqué dans le dossier) doit être le volume maximal ; le site sera par ailleurs réaménagé et végétalisé.

En ce qui concerne le site de l'Avalanche (Les Resses d'en haut), non prévu dans l'A.P.S. la faisabilité doit en être étudiée avec les services de l'Etat il semble poser problème avec l'Arc.

Relocalisation des entreprises.

Les entreprises touchées seront indemnisées, indemnisation qui prend en compte le déménagement, les interruptions temporaires d'activité, les mesures de publicité, etc...

Mais la création de zones artisanales ou industrielles ne rentre pas dans la compétence du maître d'ouvrage L.T.F. et relève de la procédure Grand Chantier.

Il en est de même pour les zones urbanisées.

○ **Saint-Julien Montdenis.**

Avis favorable,

notamment par rapport à la dimension Fret, qui permettra le report de la route vers le rail pour le transport des marchandises, avec les demandes suivantes :

Elargissement du périmètre pour englober les habitations sises à moins de 50 mètres d'une zone de chantier ou dépôt.

- Mesures contre les nuisances phoniques.

- Traitement des poussières.

.../...

.../...

- Utilisation des matériaux extraits de Villard Clément pour édifier un merlon de protection le long de l'A 43.

- Stockage des explosifs dans des lieux éloignés des habitations.

Souhaite par ailleurs la mise en place effective et rapide de la procédure « Grands Chantiers ».

○ **Montricher-Albanne.**

Avis favorable.

○ **Saint-Martin La Porte.**

Avis favorable.

Demande,

- Que la zone de stockage des matériaux au lieu dit « Le Poulard », soit retenue et le transport réalisé par bandes transporteuses.

- Des garanties en ce qui concerne les pollutions pouvant être générées par la future usine de ventilation.

○ **Saint-Michel de Maurienne.**

Avis favorable,

A demandé que des précautions soient prises pour la sécurité et la limitation des nuisances, protection des sources.

○ **Le Freney.**

○ **Orelle.**

○ **Saint-André.**

}
}

Pas reçu de délibérations.

○ **Fourneaux.**

Avis favorable.

Sous réserve de préserver la ressource en eau .

Cette demande a été prise en compte dans le dossier.

.../...

.../...

○ **Modane.**

Avis favorable.

Avec les demandes suivantes,

d'une manière générale le Conseil Municipal demande des garanties et une grande vigilance en ce qui concerne,

1/ D'une manière générale.

- Les déblais ; types de matériaux stockage transport.
- La concertation avec les élus.
- Les nuisances de tous ordres.

Nota : le système de management environnemental qui sera mis en place sera de nature à répondre à ces demandes.

- Embauche et logement du personnel ;
- ressort de la procédure « Grands Chantiers ».

2/ Pour la partie Modanaise.

- Limitation des circulations dans les secteurs urbanisés de la Commune.

Remarque : il est prévu une piste de contournement.

- Limitation des nuisances avec état des lieux et compensations financières.
- Cette limitation sera vue dans les enquêtes au titre des installations classées.

Remarque : l'état des lieux et les compensations financières devront être déterminés entre la commune et le maître d'ouvrage.

3/ Création d'un comité local de suivi.

Remarque : lors des travaux de la descenderie un Comité local pour l'environnement a été mis en place.

.../...

.../...

4/ Le Conseil Municipal est favorable à la création d'une piste de chantier (point 4 de la délibération).

Remarque : réponses à ces demandes sont à faire par le maître d'ouvrage.

5/ Aménagement de la zone de dépôt des Moulins.

Remarque : les données fournies par la commune ont été intégrées dans le projet.

Un travail partenarial devra être mené avec la commune.

6/ Problème de la digue.

7/ Etude de la solution « Voie ferrée ».

Remarque : la réactivation de l'ancienne voie ferrée n'est pas abandonnée ce qui est indiqué dans le dossier.

Par ailleurs les questions relatives aux rejets dans les cours d'eau des eaux d'exhaure, aux sources, à la digue, etc... sont examinées dans le rapport de l'enquête au titre de la Loi sur l'Eau.

○ **Villarodin-Bourget.**

Pas reçu de délibération.

Lettre de M. Ratel, Maire, annexée au registre :

- Fait part de ses inquiétudes sur la suite donnée aux engagements de L.T.F.
- Demande une réduction sur la zone des Moulins en raison notamment de la présence de jardins familiaux.
- Demande un accompagnement socio-économique.

○ **Avrieux.**

Pas de délibération.

Annotation dans le registre au nom du Conseil Municipal.

Sans se prononcer de manière explicite sur l'utilité publique du projet, l'avis peut être présumé favorable ; la commune s'inquiète du trafic généré par les chantiers sur la RD 215.

.../...

.../...

En effet la structure de la RD 215 n'est pas en mesure d'accueillir le trafic P.L., la route de la cascade étant très fréquentée en été.

Demandes faites dans le registre,

- Parking sur le foncier communal en avant du Pont pour dégager la chaussée du stationnement de V.L.

- Réalisation d'une route dans les Prés de l'Envers, aboutissement vers le cimetière et rejoignant la CD 215.

S'il y avait arrêt des travaux que la descenderie de Villarodin Bourget ne devienne pas un lieu de stockage de matériaux divers et de toutes classes.

○ **Aussois.**

Délibération du 12 juillet 2006 annotation sur le registre.

Le Conseil municipal déclare qu'il sera attentif aux impacts (poussières, polluants, etc...) pouvant être générés par la cheminée d'aération située sous le Fort Marie Christine.

Les questions relatives à l'Eau sont traitées dans le rapport adéquat.

○ **Bramans.**

Délibération du 27 juillet 2006.
Approbation du dossier.

.../...

.../...

○ **Lanslebourg.**

Le conseil municipal fait part de son désaccord sur le projet de dépôt de matériaux rocheux dans la carrière du Paradis.

Il appartiendra au maître d'ouvrage, lors des études de détail, de revoir cette question avec la commune.

Toutefois la Commission (sujet traité dans le chapitre site du Mont Cenis, carrière) constate les données suivantes, après visite sur le terrain,

- la zone de dépôt proprement dite ne concerne que « la dent creuse » mais il est évident que la zone d'étude se devait d'aller au-delà.

- L'arrêté de biotope se situant en périmètre au-delà de la carrière permet « le survol » des téléphériques. L'implantation des pylônes sera à préciser.

Les habitations ne sont pas « autour de la carrière » mais au-delà à près de 500 mètres.

En ce qui concerne le pastoralisme tout en reconnaissant que l'étude d'impact n'est pas suffisamment explicite sur ce point, la commission est bien consciente du problème et comme le demande le monde agricole une concertation devra avoir lieu avec le maître d'ouvrage mais à souligner que les bennes seront capotées et les matériaux « inertes », humidifiés. Il s'agira de déblais inertes.

A noter également que la paroi rocheuse de « Gran Scala » est sur le versant italien ; il ne semble pas que le dépôt des déblais aura une répercussion quelconque sur cette paroi et la cascade.

En résumé les communes, sauf points particuliers sont favorables au projet soumis à enquête.

.../...

.../...

3.1.2. Conseil général.

○ **Conseil général de la Savoie.**

Courrier du 30 juin 2006 – Registre Préfecture.

Avis très favorable.

Le Conseil général, qui rappelle les consultations réalisées en 2003 et 2005 donne son appui total au projet et rappelle la nécessité,

- de rééquilibrer les échanges en Europe.

- de rendre les traversées alpines plus sûres en veillant à la protection du massif alpin.

Le projet ferroviaire permettra d'engager une politique forte de report des trafics de la route vers le rail.

Toutefois il souligne que cette réalisation aura un impact fort sur le tissu économique local dans la traversée du bassin St Jeannais ; 21 entreprises sont concernées.

Aussi le conseil général demande que toutes mesures adéquates soient prises pour l'implantation de projets à vocation industrielle sur ce bassin notamment dans les secteurs de Plan Penay et la Glaise à Villargondran.

Dans un document annexé « Bassin de Saint Jean de Maurienne ».

Préserver l'implantation d'activités industrielles en cohérence avec le projet Transalpine Lyon-Turin, le conseil général souligne notamment la nécessité de permettre le développement industriel d'Alcan.

Nota : ce problème sera particulièrement examiné dans la partie « Urbanisme ». Mise en compatibilité des P.L.U. et P.O.S.

.../...

.../...

3.1.3. Conseil régional Rhône-Alpes.

Par lettre du 28 juillet 2006 adressée à la Présidente de la commission d'enquête, le Président du conseil régional rappelle la position maintes fois exprimée par le conseil régional pour une réalisation rapide de la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin.

(Délibérations des 20 et 21 novembre 2003 sur le volet Fret du 21 juillet 2005 sur l'itinéraire Fret entre Lyon et Chambéry et sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise).

De ces documents, (délibérations et lettre du 28 juillet 2006) il convient de retenir pour l'enquête d'utilité publique sur le segment St Jean de Maurienne – frontière franco-italienne, les éléments très positifs suivants,

- soutien « fort » à cette liaison ferroviaire qui constitue un moyen essentiel dans le cadre d'une politique volontariste de transfert modal de la route vers le rail pour assurer des échanges équilibrés à travers l'Arc alpin.

La commission note l'appui de la Région Rhône-Alpes, en liaison avec la région Piémont pour parvenir au « déblocage » de la situation en Val de Suse.

3.2. Comité pour la liaison européenne Transalpine Lyon-Turin.

La Transalpine a été créé en 1991 en parallèle avec le Comitato Transpadana en Italie.

Lettre du 26 juin 2006.

Le comité réaffirme son appui total au projet de la liaison nouvelle ferroviaire Lyon-Turin comprenant notamment la partie franco-italienne avec le tunnel de base.

Il réaffirme que le Lyon-Turin est la seule alternative durable à l'asphyxie des Alpes et qu'il reste une priorité du réseau de transport européen, le tunnel du Mont Cenis même amélioré ne constituant pas une réponse adaptée et ne permettant pas un report modal significatif.

.../...

.../...

3.3. S.F.T.R.F.

Société Française du Tunnel routier de Fréjus :

- Tunnel alpin du Fréjus, autoroute A43 de la Maurienne (Etat actionnaire majoritaire).

En liminaire le Directeur général fait remarquer que le projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin « est destiné à capter (sic) une partie notable du fret qui transite par la Maurienne et qu' en conséquence sa mise en exploitation aura un impact sur les comptes de la société.

Observations particulières sur :

➤ Modane.

L'utilisation de la route privée SFTRF devra faire l'objet d'un accord préalable du comité de sécurité du tunnel et d'une convention avec le maître d'ouvrage.

Il va de soi que cette demande sera prise en compte.

- Utilisation de l'emplacement réservé pour la zone de chantier du tunnel de base. En effet les travaux de percement de la galerie de sécurité du tunnel routier du Fréjus sont programmés début 2008 et devraient durer 2 ans.

Cela ne semble pas poser de problème car les travaux pour le tunnel de base ne commenceront au mieux qu'en 2010 ; une concertation sera effective entre les 2 sociétés.

- Raccordement sur l'A43.

Il en est de soi qu'il sera nécessaire d'établir une convention entre le maître d'ouvrage et la S.F.T.R.F.

➤ St André.

La S.F.T.R.F. souligne des nuisances sur le site des Sarrazins, chantier de la descenderie.

Il a été remédié aux nuisances signalées : réparations de clôture, goudronnement de la plateforme, arrosage fréquent contre les poussières.

Utilisation par les camions de l'A43.

Les camions rejoindront l'autoroute par l'entrée au rond point du Freney via la RN 6.

.../...

.../...

➤ **Chantier de Villard Clément – Commune de St Julien Montdenis.**

Le projet prévoit une tranchée couverte qui passe sous l'autoroute et la RN 6.

La demande a déjà été étudiée et sera prise en compte.

En résumé et en conclusion il va de soi que des concertations très précises devront avoir lieu entre les deux sociétés et conduire à l'établissement de conventions.

3.4. Etablissements publics.

3.4.1. Chambre de Commerce et d'Industrie de la Savoie. (C.C.I.).

La C.C.I. émet un avis très favorable au projet soumis à enquête en réaffirmant tout l'intérêt que le monde économique de la Savoie porte à la réalisation de Lyon-Turin Ferroviaire, axe essentiel, maillon de l'un des axes majeurs pour le transport Fret en Europe.

Il importe toutefois que les impacts négatifs sur les entreprises, se rapportant à des activités aussi bien industrielles que commerciales soient réduits au minimum :

Les remarques de la chambre consulaire seront à examiner de près notamment dans le cadre de la procédure Grands Chantiers.

3.4.2. E.D.F.

Un document a été déposé par le Directeur de projet Energie Hydroélectrique du Beaufortain, Val-d'Arly Combe de Savoie ;

Ce document très complet ne remet pas en cause le principe de la réalisation de la liaison Lyon-Turin Ferroviaire et notamment le segment soumis à enquête mais souligne divers points qui concernent le dossier Loi sur l'Eau.

Les observations sont donc analysées dans le rapport Loi sur l'Eau.

D'ores et déjà il convient de signaler que des réunions de travail ont déjà eu lieu entre L.T.F. et E.D.F. et que certains points seront traités lors des études de détail pour la définition de l'avant projet détaillé.

.../...

.../...

3.5. Entreprises.

Les entreprises de même que la Chambre de Commerce et d'Industrie sont favorables au projet Lyon-Turin Ferroviaire et ont déposé des observations :

- Société Gypse de Maurienne Placoplâtre.
- Finder composants.
- Société Trans Alpes.
- Société Bertrand Distribution.

- **Société Gypse de Maurienne (SOGYMA) filiale à 78 % de la Société Placoplâtre.**

Cette société exploite une carrière de Gypse sur les communes de St Pancrace et St Jean de Maurienne.

Elle a acquis des gisements en extension vers le Sud de l'ancienne carrière de « La Combe des Moulins », site prévu par L.T.F. pour le dépôt des matériaux sulfatés.

Le site a donc plusieurs utilisateurs potentiels ;

- Placoplâtre pour l'extension de la carrière de Gypse.
- La communauté de communes cœur de Maurienne et commune de St Jean pour déposer les matériaux de déblais des travaux de B.T.P. sur le canton (décharge de classe III).
- L.T.F. pour les matériaux sulfatés, site Combe des Moulins identifié dans l'enquête.

Cette utilisation est compatible avec une éventuelle décharge de classe III mais pas avec le stockage des matériaux de l'extension de la carrière de Gypse.

Ce problème fait l'objet d'une concertation entre les acteurs concernés.

L.T.F. poursuit ses études pour la définition de l'avant projet de référence et il serait possible, que le site de la Combe des Moulins ne soit plus indispensable pour le stockage des matériaux évolutifs.

.../...

.../...

Par ailleurs, la gare de fret (chargement des silos dans les wagons) sera déplacée de St Jean de Maurienne à Villargondran. La Société demande que ce déplacement n'entraîne aucune interruption dans le service du transport ferroviaire et n'engendre ni surcoût, ni impact pour les riverains.

A noter que les déblais seront transportés par bandes transporteuses.

➤ **Finder Composants S.A. – Z.I. du pré de la Garde.**

Cette société fabrique des micro relais électroniques nécessitant « une ambiance très propre » et elle craint des nuisances induites par le chantier L.T.F.

Les emprises ferroviaires se situent à environ 100 mètres mais seront réalisés, à proximité, les travaux de rétablissement de voirie.

Les travaux des emprises ferroviaires ne devraient pas générer d'impact en matière de vibrations.

Par contre des mesures seront à prendre en concertation avec l'entreprise pour limiter au maximum l'impact des vibrations et des poussières : analyses particulières, suivi pendant la phase travaux.

Comme le souhaite l'entreprise une convention devra être établie entre la société et le maître d'ouvrage.

➤ **Société Trans Alpes – St Jean de Maurienne – Messieurs Deleglise.**

Les intervenants, favorables au projet interviennent sur trois points jugés importants pour leur entreprise :

- Premièrement ; implantés à Villargondran, zone industrielle de Plan Pinay leur développement prévu en cet endroit est « gelé » par le projet ferroviaire.

Aussi ils aimeraient que l'acquisition de leur parcelle de 3935 m² se fasse rapidement.

Réponse : l'achat ne pourra intervenir qu'après la déclaration d'utilité publique.

.../...

.../...

Deuxièmement :

Ont procédé à l'acquisition d'un terrain à St Jean, zone d'activités du Pré de la Garde.

Il est nécessaire de traverser toute la zone pour accéder à ce terrain ce qui entraînera des nuisances lors de la circulation de leurs véhicules, notamment les cars scolaires.

Aussi demandent-ils une bretelle de raccordement au nouveau rond point prévu à l'entrée de St Jean.

Cette demande est examinée par le maître d'ouvrage.

Troisièmement :

Ils s'interrogent sur l'aménagement de la nouvelle gare routière voyageurs, notamment pour le stationnement et sur l'intérêt à réaliser un accès sous la voie nouvelle à proximité de la gare S.N.C.F.

Cette demande a été déposée sur les registres des enquêtes publiques relatives à la restructuration du réseau viaire et des acquisitions foncières des quartiers Nord de la ville et la nouvelle gare voyageurs.

➤ **S.A. Bertrand Distribution – Zone d'activités du Parquet à St Jean.**

La société dont le pôle logistique est situé à Aiton avait décidé compte tenu de l'impossibilité de construire sur place à St Jean de transférer leur activité à Aiton.

Toutefois il leur est impossible de vendre les bâtiments d'où pour l'entreprise de graves difficultés de trésorerie et dans l'impossibilité de financer leur délocalisation.

En effet, le maître d'ouvrage au stade de la procédure ne peut procéder à l'acquisition de ce bâtiment.

La seule solution consiste dans une intervention des collectivités territoriales ; une solution de portage financier serait en voie de finalisation.

➤ **Concession Jean Lain Automobile.**

Ce problème lié à une demande de permis de construire portant sur l'emplacement réservé n° 15 sera examiné dans la partie du rapport « Urbanisme ».

Il en est de même pour Péchiney Alcan.

.../...

.../...

3.6. Associations.

- Fédération Nationale des Associations des usagers du transport (FNAUT) association agréée de consommateurs.
- F.R.A.P.N.A.
- Les alternatifs de Savoie pour une alternative au Lyon-Turin Ferroviaire.
- Associations locales.
 - Vivre en Maurienne.
 - Pour la sauvegarde du site du Moulin.
 - Vivre à Avrieux.
 - Association d'histoire et d'archéologie de Sollières – Sardières.
- Fédération Nationale des Associations d'usagers des transports, association agréée de consommateurs FNAUT.

Lettre annexée au registre d'enquête de la Préfecture de la Savoie.

La FNAUT donne une avis favorable sur le principe du projet et son utilité économique global.

- F.R.A.P.N.A.

Lettre du 30 juin 2006.

L'avis peut être considéré comme favorable dans la mesure où la FRAPNA Savoie est favorable au transfert du trafic marchandises, de la route sur le rail et considère que ce doit être l'objectif principal de la liaison ferroviaire Lyon-Turin avec toutefois plusieurs demandes ou revendications.

C'est ainsi que la FRAPNA estime qu'il serait nécessaire,

- de limiter les transports, d'une manière générale,
- de prendre des mesures fiscales, techniques et sociales pour favoriser le report du trafic marchandises de la route vers le rail ; c'est ainsi que des mesures fiscales taxant le transport routier à son juste coût devraient être prises en harmonie avec celles existantes en Allemagne et en Suisse.

.../...

.../...

- d'arrêter toute construction de routes et autoroutes dans les Alpes du Nord.

- d'adapter les lignes ferroviaires à la future ligne dont l'amélioration de la ligne historique du tunnel dit du Mont Cenis.

N.B : toutes les infrastructures signalées sont bien prévues.

- de vérifier les prévisions de transports par un organisme indépendant.

Après ces considérations il est donné un avis favorable, (page 3 du document) avec les réserves suivantes :

- Sur la forme, procédures différentes en France et en Italie.

Il est vrai que les procédures françaises et italiennes sont différentes mais il est évident que l'établissement des avant projets détaillés (APD) ainsi que les travaux devront être coordonnés.

- Compte tenu d'un Traité International sur le Lyon-Turin, un débat public national n'avait pas lieu d'être.

- Les descenderies ont fait l'objet d'enquêtes au titre de la Loi sur l'Eau et des Installations classées pour la protection de l'environnement.

Un débat a eu lieu en 1993, sur la base de la circulaire n° 92.71 du 15 février 1992 sur l'intérêt économique et social du projet.

- Sur les déblais.

Pour répondre aux interrogations de la FRAPNA il est précisé, qu'en aucun cas le dépôt de la Porte ne débordera sur la zone Natura 2000, Pas du Roc, qu'aucun dépôt définitif n'est prévu dans le lit mineur de l'Arc.

En ce qui concerne la réalisation des travaux sera mis en place, pour le suivi, un système de management environnemental.

➤ Association « Pour une alternative au Lyon-Turin Ferroviaire Fret et Voyageurs.

Registre Préfecture 73.

Les alternatifs de Savoie conteste les analyses du dossier et en conséquence l'intérêt et la pertinence du projet L.T.F. avec les arguments suivants :

○ Le Lyon-Turin, affectera durablement les territoires traversés.

.../...

.../...

Ne résorbera pas le fret routier franco-italien dans les Alpes du Nord.

Ne répond pas à un besoin social en matière de déplacement ferroviaire pour les Rhônalpins.

N.B. Le trafic voyageurs TGV et surtout TER a augmenté en 2006 et les gains de temps envisagés, rapportés aux temps de trajet actuels, sont significatifs.

Les alternatifs de Savoie en résumé estiment que d'autres « alternatives » sont possibles – avec « l'intervention des citoyens » (SIC).

La commission peut difficilement se prononcer sur ce point.

➤ Association Vivre en Maurienne – Saint Michel de Maurienne.

L'association fait part de son scepticisme les justifications manquant selon eux de crédibilité et avec des affirmations difficiles à vérifier et parfois même erronées : exemple la galerie de sécurité du Fréjus « serait un deuxième tunnel » déguisé.

Il en est de même en ce qui concerne les risques géologiques et les risques sur l'Eau.

En ce qui concerne les pollutions atmosphériques des mesures seront prises mais il faudra bien évidemment que ces mesures soient effectivement mises en place avec contrôle ; les déblais seront transportés par camions mais surtout par bandes transporteuses et les villages ne seront pas traversés par les camions.

Il est vrai que le problème qui s'est posé pour la descenderie de Villarodin Bourget est un précédent regrettable, ce qui doit conduire à un cahier des charges très précis et à une vigilance accrue vis-à-vis du maître d'ouvrage.

➤ Association pour la sauvegarde du site du Moulin – Villarodin Bourget.

L'association, sans se prononcer sur l'utilité publique du projet soumis à enquête, section St Jean de Maurienne – Frontière franco-italienne de la partie commune de la liaison ferroviaire Lyon-Turin se positionne contre le dépôt des déblais à Villarodin Bourget et l'utilisation du site du Moulin.

Analyse et commentaires dans la partie concernant la commune de Villarodin Bourget.

.../...

.../...

➤ Association Vivre à Avrieux.

Est d'accord sur le principe mais s'interroge sur les impacts du Puits de ventilation.

- Hauteur de la cheminée,

Remarque : la cheminée sera à la même hauteur que le bâtiment hors sol, soit 10 mètres.

- Risques de pollution.

- Impacts sur la flore et la faune.

- Risques de suppression d'emplois à Modane.

- Dessertes, en gare de Modane des TGV et des TER.

Des réponses plus précises sont apportées dans l'analyse des observations recueillies à Avrieux.

➤ Association d'histoire et d'archéologie de Sollières Sardières.

Cette association dont le but est la protection du patrimoine envisage la réhabilitation des stations télégraphiques optiques, Chappe en Haute Maurienne.

Des vestiges auraient été trouvés, sur le site du Paradis à 2017 mètres d'altitude et l'association demande au maître d'ouvrage du projet L.T.F. de prendre des mesures de rétablissement du patrimoine.

Réponse,

Les travaux ne concernent que le comblement de la carrière dans laquelle apparemment n'existe aucun vestige ; le poste devait se situer plus en altitude.

En tout état de cause L.T.F. prendra contact avec la Société Archéologique de Savoie. Réponse donnée également sur les observations d'Avrieux.

.../...

.../...

3.7. Procédure Grands Chantiers.

Cette procédure a été évoquée à plusieurs reprises durant l'enquête la procédure Grands Chantiers.

Cette procédure qui n'est pas de la compétence directe du maître d'ouvrage (mais qui doit y être associé) a été initiée par le Comité Interministériel d'aménagement du territoire de décembre 2003 ; cette procédure utilisée pour les centrales nucléaires n'a plus été utilisée en tant que procédure d'Etat.

Il s'agit plutôt d'une démarche partenariale avec les collectivités territoriales, les entreprises et le maître d'ouvrage pour définir les actions d'accompagnement d'un grand chantier : contenu, financement, pilotage.

En ce qui concerne le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin un comité de pilotage a été initié par le Préfet de la Savoie en 2003 / 2004 et a été créée en 2005 une cellule de coordination associant:

- L'Etat, Préfecture de la Savoie et services déconcentrés de l'Etat.
- Le conseil général de la Savoie.
- Le conseil régional Rhône-Alpes ; Ont été définis les termes suivants :

Hébergement
Maîtrise foncière
Formation de la main d'œuvre
Environnement

Les travaux doivent déboucher sur des préconisations afin d'anticiper les besoins d'accueil des chantiers, accompagnement, management environnemental.

Les actions devraient conduire à prévoir dans les cahiers des charges des marchés, des objectifs et les moyens à mettre en œuvre et éventuellement de mettre à la charge du maître d'ouvrage des obligations allant au-delà de ses obligations légales.

C'est donc une démarche qui va au-delà de la procédure d'enquête d'utilité publique donc de la compétence de la commission d'enquête.

.../...

.../...

3.8. Divers.

Par lettre du 16 juin le Maire de Gap, conseiller régional, ancien ministre (M. Bernard Raymond) et les présidents des trois Chambres Consulaires émettent de « sérieux doutes » sur la légalité des actes pouvant découler de l'enquête publique du fait qu'il n'a pas été organisé le débat public prévu par la Loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et de son décret d'application du 22.10.2002.

Il convient, en réponse de rappeler les étapes de la procédure qui ont précédé la mise à enquête de la partie française de la section commune franco-italienne du Lyon-Turin.

En application de la Loi Bianco du 3 mars 1993 un débat a été mené courant 1993 sur l'intérêt économique et social du projet qui a mis en évidence la nécessité de prendre en compte, à parts égales, la problématique de transport de marchandises et de voyageurs.

Par décision du 7 février 1994, le Ministre des Transports a défini le cahier des charges de la nouvelle liaison laquelle a fait l'objet en 2001 d'un accord international entre la France et l'Italie, le traité de Turin ratifié en 2002 par les deux parlements.

Ce traité définit notamment la partie commune avec un tunnel de base de 53 kilomètres.

Ces décisions sont antérieures à la Loi de février 2002 laquelle prévoit en effet, dispositions reprises dans le Code de l'Environnement qu'un débat public peut et non pas doit, être organisé.

Il est regrettable que comme pour d'autres déclarations d'ailleurs que l'ensemble du dossier n'ait pas été consulté.



4 – Analyses thématiques.

4.1. Agriculture.

Des observations et interrogations ont été déposées (annexées au registre de Lanslebourg) par les organisations professionnelles, sans remettre toutefois en cause le projet.

Il s'agit,

- du Syndicat de Défense du Fromage Beaufort.
- du Groupement Intercommunal de développement agricole de Haute Maurienne (GIDA),
- de la Fédération Départementale des Syndicats agricoles de la Savoie (FDSEA) ainsi que de M. Dimey agriculteur à Sollières président du syndicat cantonal,
- le projet impacte en effet la zone d'appellation d'origine contrôlée (AOC) Beaufort,
- les craintes et partant les demandes de précautions à prendre portent sur,
- les atteintes aux prés de fauche.
- les pollutions (poussières...) sur les troupeaux par l'utilisation de la carrière du Paradis pour le dépôt des déblais venant d'Italie.

➤ Prés de fauche.

Le cahier des charges de l'AOC Beaufort est très strict sur la qualité et l'origine de l'alimentation du troupeau laitier ; 75 % des besoins en foin et pâture doivent provenir de la zone géographique de l'AOC.

- Sur Avrieux, la zone d'étude répertoriait en effet des prairies de fauche mais le projet, puits de ventilation, n'impacte pas ces prairies.
- Sur Villarodin Bourget les surfaces concernées sont très réduites et pourront être rétablies.

Toutefois, lors des études des détails une concertation devra être engagée avec le monde agricole notamment avec la Chambre d'Agriculture et les organisations professionnelles précitées.

.../...

.../...

➤ **Site du Paradis.**

En effet le plateau du Mont Cenis est une zone d'alpages avec des troupeaux laitiers et un troupeau de génisses.

A noter que certains termes de l'étude d'impact, peut-être insuffisamment explicites ont été mal interprétés : le terme désert, ne concerne que la partie « carrière » mais il est vrai en ce qui concerne l'incidence des émissions de poussières il aurait été pertinent de citer les troupeaux.

Le problème du site du Paradis fait l'objet dans le rapport et les conclusions , d'un chapitre spécifique mais il faut souligner que, contrairement à certaines affirmations la carrière ne recevra que des déblais inertes, sans amiante ni uranium et que ces déblais seront transportés par cabines capotées,

- Les déblais seront humidifiés, arrosés dès le départ, mesures qui devront être contrôlées par des organismes extérieurs.

Les troupeaux ne devraient donc pas subir de poussières.

Cette question, comme pour les prés de fauche devra faire l'objet d'une concertation avec les organisations professionnelles et les agriculteurs.

Par ailleurs la commission estime qu'après réhabilitation le site de la carrière doit être enherber en nature de pâtures, pour les troupeaux.

.../...

.../...

4.2. Chasse.

- Fédération départementale des Chasseurs de Savoie.
- ACCA Villarodin Bourget.
- ACCA Avrieux.

La Fédération demande que la liaison ferroviaire prenne en compte les corridors biologiques pour les passages de la grande faune.

Elle souhaite également des mesures compensatoires si des impacts notables étaient constatés sur des sites de dépôts ou de chantiers comme par exemple à Villarodin Bourget.

Ces demandes sont également présentées par les associations communales de chasse agréées de Villarodin Bourget et d'Avrieux.

Enfin la fédération estimerait souhaitable d'obtenir une enveloppe financière pour la protection des oiseaux et des aménagements pour le Tétraz Lyre sur le site du Paradis.

Une réflexion devra être menée avec la Fédération et les Associations pour arriver à minimiser les impacts et à définir les mesures compensatoires.

En cas de préjudices sur le gibier les ACCA seront indemnisées.

4.3. Pêche.

Les questions posées par les Associations de pêche sont traitées dans le rapport Loi sur l'Eau.

.../...

.../...

4.4. Problèmes immobiliers.

➤ Impacts sur les habitations.

Les observations demandes, réclamations concernent la traversée, à air libre du bassin Saint Jeannais donc dans les communes de St Jean de Maurienne, Villargondran, St Julien Montdenis.

Elles peuvent être regroupées suivant les thèmes suivants :

1. Acquisitions non prévues dans le projet mais à proximité des infrastructures.
2. Règlement des acquisitions.
3. Expertises des maisons avant et après travaux.
4. Nuisances ; sonores et provoquées par les poussières durant les chantiers et en phase d'exploitation.

Il ne pourra être répondu de manière explicite par le maître s'ouvrage que lors des études de détails et de la définition de l'avant projet détaillé.

1- Demandes d'acquisition.

St Jean de Maurienne.

M. et Mme Laperdrix sont propriétaires de l'Hôtel de Savoie à proximité de la Gare Voyageurs actuelle.

Or la future gare se situera à 300 mètres et les nouvelles emprises ferroviaires à 20 mètres environ de l'Hôtel.

Outre les nuisances durant le chantier et en phase d'exploitation, ils redoutent une perte très importante de leur clientèle et demandent en conséquence l'achat de leur Hôtel.

Remarque : pendant la phase des travaux seront prises des mesures de protection contre le bruit et les poussières et une indemnité pourrait être allouée en cas de perte du chiffre d'affaires.

En phase d'exploitation sont prévues des protections acoustiques.

Par contre l'acquisition de l'Hôtel n'est pas envisagée.

La commission estime que cette possibilité doit être examinée.

.../...

.../...

2- Règlement des acquisitions.

Les demandes sont fréquentes sur ce point aussi bien en ce qui concerne la date à laquelle sera déterminé le prix des acquisitions que sur la date de règlement et le délai entre le règlement et la prise en possession.

Il a été indiqué que L.T.F. a la volonté de permettre au propriétaire d'avoir un délai suffisant entre acquisition et la prise en possession.

Aussi il serait bon que les enquêtes parcellaires aient lieu dès 2009.

A noter que l'estimation comprend tous les aménagements existants comme les droits d'eau (question de M. Martinet à Villargondran).

3- Expertise des maisons avant et après travaux.

Ces expertises ne sont pas prévues au stade du projet actuel mais des études géologiques devaient être effectuées ultérieurement.

4- Nuisances sonores et provoquées par les poussières.

Ce point est le plus souvent évoqué par les intervenants lesquels néanmoins sont favorables au projet notamment pour la réalisation du Tunnel de base.

St Jean de Maurienne

La demande vient donc de l'Hôtel de Savoie.

Villargondran

Les demandes émanent de personnes habitant le lotissement de l'Amoudon, M. Delean, M. et Mme Vallon, leurs propriétés se situant à proximité du chantier de rétablissement de la RD 81 et de la RD 906 et du futur rond-point,

En effet, il est prévu des mesures de réductions des poussières, du bruit et des vibrations ainsi que des protections acoustiques en phase d'exploitation.

Le rond-point sera construit en décaissé ; les murs de soutènement pourraient être réalisés en matière absorbante.

Il n'est pas prévu d'acquisitions mais ce point pourrait être revu notamment pour M. Delean.

.../...

.../...

St Julien Montdenis.

Sur cette commune concernée notamment par le site d'attaque de l'excavation du tunnel à Villard Clément et du site de chantier de Sous Villard Clément, les interventions sans être défavorables au projet et même très souvent explicitement favorables portent sur des questions relatives d'une part aux maisons d'habitations, acquisitions, risques divers et des nuisances pendant les chantiers et en phase d'exploitation.

Sans être exhaustif il appartiendra au maître d'ouvrage de répondre aux demandes concernant l'exploitation de la ligne ferroviaire ; il peut être précisé que des expertises seront effectuées sur la stabilité des maisons, notamment sur le site d'attaque de Villard Clément et que les études de détail lors de l'établissement de l'avant projet détaillé, permettront d'apporter des précisions sur les impacts sur le bâti.

En ce qui concerne les nuisances acoustiques, les impacts devront faire l'objet d'études approfondies dans le cadre du dossier « bruits de chantier » et de l'instruction des demandes d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

Différents types de protection : merlons acoustiques et paysages murs anti-bruits, isolation de façades devraient être étudiées de manière très précise.

En ce qui concerne les poussières les bandes transporteuses proches des habitations seront capotées ; lorsque la tranchée couverte sera construite elles passeront par ce passage souterrain.

Il n'est pas envisagé d'acquisitions d'habitations dans un « périmètre acoustique ».

En tout état de cause il sera recommandé de mettre en place des Comités de concertation et de suivi.





5 – Conclusion générale.

Des entretiens nombreux avec le public, les élus, les responsables d'entreprises font apparaître (mis à part le problème des déblais sur le site du Paradis) des positions très favorables en faveur de la liaison nouvelle ferroviaire Lyon-Turin et partant à la section en territoire français de la partie commune mise à enquête publique.

C'est notamment le cas de St Jean de Maurienne à St Michel de Maurienne, ce qui s'explique par le fait que sur cet itinéraire, les nuisances ; bruit, pollutions, générés par le trafic routier des poids lourds sont les plus prégnantes.

Les demandes ou réclamations portent principalement sur les points suivants,

- dans la traversée du bassin Saint Jeannais :, questions sur l'immobilier, nuisances phoniques avec des demandes très fortes de protections acoustiques allant même jusqu'à 50 mètres du futur rond point à proximité du lotissement de l'Amoudon à Villargondran.
- nuisances, bruits, pollution générés par les chantiers et par le dépôt des matériaux sur les sites retenus, sur ce point les craintes récurrentes provoquées par les incidents sur le chantier de la descenderie de Modane Villarodin Bourget sont assez vives.

Toutefois, pour le bassin Saint Jeannais il résulte de l'analyse des pièces du dossier que des mesures seraient prises en ce qui concerne les nuisances phoniques par des protections acoustiques y compris des protections complémentaires pour les façades et l'installation d'une station de mesure installée en permanence à St Jean avec plusieurs balises en des points stratégiques.

En ce qui concerne les poussières de chantiers il est bien prévu un ensemble de solutions pour limiter l'envol des poussières : arrosage systématique micro-pulvérisation vitesse limitée des engins.

De même le transport des déblais se fera principalement par bandes transporteuses.

D'une manière générale, mis à part des oppositions fondées sur une remise en cause de la politique des transports, en matière de marchandises, des effets pervers de la mondialisation, les observations, demandes réclamations portent essentiellement sur des questions relevant des études de détail, qui devront se faire en concertation avec les élus, les riverains, les associations et le monde agricole pour l'utilisation de la carrière du Paradis et lors de la définition de l'avant projet de détail et des procédures d'enquête complémentaire.





II – URBANISME





II – URBANISME.

Mise en compatibilité des P.L.U. et P.O.S.

La réalisation des travaux et ouvrages pour la réalisation de la ligne ferroviaire nouvelle Lyon-Turin nécessite, en application de l'article L 123.16 du Code de l'Urbanisme, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (P.L.U. ou P.O.S.) dans huit communes.

Il s'agit de la création ou de la modification de surfaces, d'emplacements réservés pour les infrastructures ferroviaires, les installations techniques et pistes de chantiers les sites de dépôt pour les matériaux extraits, des aménagements hydrauliques et les puits de ventilation d'Avrieux.

Liste en annexe.

En application de l'article L 123.23 du Code de l'Urbanisme, 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 ont été associées.

Ils ont fait l'objet d'une analyse environnementale approfondie, dont les études d'impact avec notamment des études acoustiques d'optimisation.

Durant l'enquête :

- les dossiers ont été très peu consultés par les particuliers dont l'attention s'est portée sur les dossiers relatifs à l'utilité publique.

Par contre les communes se sont montrées très attentives aux dispositions prévues.

1. Analyse par communes

➤ **St Jean de Maurienne.**

La mise en compatibilité porte sur deux points,

- Création, n° 16, d'un emplacement réservé à la Combe des Moulins pour un site de dépôt de matériaux.
- Réduction de 1300 m² de l'emplacement réservé n°15 figurant sur le P.L.U. actuel, au bénéfice de l'Etat pour la liaison ferroviaire Lyon-Turin emprises et installations techniques.

Dans sa délibération du 27 juin le conseil municipal a donné un avis favorable à cette mise en compatibilité du P.L.U.

.../...

.../...

Toutefois certains problèmes ont été soulevés :

➤ **Emplacement réservé n° 16.**

La Combe des Moulins, utilisation par différents maîtres d'ouvrage. Sur cet endroit la commune et la communauté de communes envisagent la création d'une décharge de classe II (déchets du B.T.P.) mais dont le projet n'est pas encore finalisé.

La société Placoplâtre envisage l'extension de sa carrière de Gypse. La superficie de la Combe des Moulins ne permet pas ces trois utilisations.

Des concertations sont en cours pour approfondir ce problème et il est envisageable que L.T.F. abandonne sa demande sur ce site.

La commission en prend acte et ne peut qu'être favorable à une solution permettant de satisfaire les besoins de collectivités territoriales et d'une entreprise.

.../...

.../...

➤ **Emplacement réservé n° 15.**

Cet emplacement, d'Ouest en Est contigu à l'emplacement réservé n°2 de Villargondran figure dans le P.L.U. de Saint Jean de Maurienne au bénéfice de l'Etat pour la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Il est concerné, dans l'enquête par une réduction de 1300 m².

Au cours de l'enquête, une demande a été formulée par le Conseil Général et les deux communes, Saint Jean de Maurienne et Villargondran pour une réduction de l'emprise au bénéfice de l'Etat, pour la création d'une zone d'activités suffisante, pour permettre l'installation ou la réinstallation d'entreprises ainsi que l'extension (envisagée) de l'usine Alcan.

Cette diminution entraînera le report de la sous station électrique à l'Ouest en nécessitant à cet endroit l'extension de l'emplacement réservé sur une superficie à peu près équivalente de 7000 m².

Sur ces deux points il s'agit de modifications mineures des emprises pour la prise en compte desquelles la commission ne soulève aucune objection.

Toutefois l'extension à l'Ouest de l'E.R. 15 pose problème dans la mesure où il s'agit d'une zone urbaine en direction d'un lotissement et la création en cet endroit d'une sous station électrique soumise à la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement n'a pas été portée à la connaissance du public.

Aussi si l'opération doit se réaliser une enquête d'utilité publique complémentaire serait nécessaire.

Par ailleurs, par lettre du 10 juillet, M. le Maire de St Jean de Maurienne a fait état d'une demande de permis de construire, en zone centrale de l'E.R. 15, pour agrandissement d'une concession automobile.

Sous réserve d'une servitude de passage et d'un droit de visite L.T.F. pourrait réduire, à cet endroit, ses emprises.

La commission ne peut que donner un avis favorable à cette modification mineure sous réserve bien entendu que la réglementation en matière d'urbanisme soit respectée.

.../...

.../...

➤ **Villargondran.**

La mise en compatibilité porte sur l'extension de l'emplacement n°2 réservé au bénéfice de l'Etat pour la liaison ferroviaire du Lyon-Turin dans le P.L.U. actuel de la commune.

Cette extension de 280 000 m² est nécessaire pour les installations techniques de chantier et un dépôt définitif de déblais sur les Resses.

Aucune déclaration n'a été enregistrée sur le registre Urbanisme ; toutefois sur le registre D.U.P. M. Gandouin, conseiller municipal fait part de son opposition à un dépôt « massif » sur les Resses.

Dans sa délibération du 30 juin 2006 (favorable par ailleurs au projet) la commune soutient la demande du conseil général et de la commune de St Jean de Maurienne pour la préservation d'une emprise foncière suffisante pour une zone d'activités et l'extension d'Alcan.

Par ailleurs, le conseil municipal estime que le dépôt des déblais sur les Resses est trop important, en propose la réduction avec un autre dépôt sur le site de l'Avalanche.

La commission fait les constatations suivantes :

- Le dépôt des déblais sur les Resses permettra la réalisation de merlons de protection et les impacts sur le paysage seront mineurs après aménagement et végétalisation du site.
- Un dépôt sur le site de l'Avalanche pose problème avec la proximité de l'Arc, toutefois ces questions doivent être examinées par le maître d'ouvrage avec la commune.

.../...

.../...

➤ **St Julien Montdenis.**

Des nouveaux emplacements réservés sont à créer pour les zones de chantier de Villard Clément, de St Julien et de l'Illaz et pour le site de dépôt du Plan d'Arc sur des parcelles classées au plan d'occupation des sols de la commune en zones U.C, N.A et N.D.

Par ailleurs l'emplacement réservé n° 43 inscrit au P.O.S. pour le tracé autoroutier d'une superficie de 398 000 m² est ramené à 374 580 m² au bénéfice des emplacements réservés 6 et 10 créés pour des zones de chantiers.

Aucune observation n'a été enregistrée.

Dans sa délibération du 29 juin, le conseil municipal déclare être favorable à la réalisation rapide de la liaison ferroviaire et ne fait aucune réserve sur la création des emplacements réservés.

➤ **Montricher Albanne.**

Il s'agit de la création sur des zones N et U d'emplacements réservés pour des aménagements hydrauliques.

Un avis favorable de M.Ottonio figure sur le registre.

Le conseil municipal, délibération du 2 juin a donné un avis favorable.

➤ **Saint André.**

Il s'agit de la création d'un emplacement réservé n° 8 sur le secteur des Sarrazins en zone U.C, N.A. et N.C. pour implanter des installations techniques.

Cette création s'accompagne d'une réduction de l'emplacement réservé n° 43.

Aucune observation n'a été enregistrée.

.../...

.../...

➤ **Modane.**

Création dans des zones classées U. indicées et N.D. de quatre E.R. pour des pistes et installations de chantiers.

- Deux observations ont été déposées sur le registre,
 - M. Ciprière, Société Française du Tunnel routier du Fréjus pour l'utilisation des pistes de chantier.

Il ne s'agit pas d'un problème d'urbanisme ; la question est vue dans le chapitre consacré à cette société.

- M. Thomas, conseiller municipal qui s'étonne qu'un emplacement réservé indiqué dans l'étude d'Alpetunnel ne soit pas repris dans le projet.

Cette affirmation est inexacte ; cet emplacement a bien été repris.

Dans sa délibération du 28 juin le conseil municipal se déclare favorable au projet.

.../...

.../...

➤ **Villarodin-Bourget.**

Il s'agit des emplacements réservés suivants :

- N° 8 Pour l'installations de chantiers et d'exploitation.
- N° 9 Chantier et dépôt de déblais sur la zone des Tierces.

Deux observations, défavorables ont été déposées sur le registre :

- Mlle Guilhermet s'étonne que l'on puisse déposer des déblais sur des zones protégées.

Ce n'est pas le cas ; il y a confusion entre la zone d'étude et la zone du dépôt proprement dit.

- M. Ratel, Maire s'exprimant pour la municipalité de Villarodin-Bourget.

Il demande que la commission émette un avis défavorable sur la mise en compatibilité du P.O.S. de la commune arguant que le projet autoriserait toutes les opérations de chantiers et que les zones définies (n°8, n°9) sont plus importantes que celles utilisées pour la descenderie.

Il demande, un zonage plus précis des secteurs de Brévières et des Tierces avec application des règlements des zones INA et NC, la mise en place de protections phoniques et de rideaux de végétation.

Nota : Ces points ressortissent aux dispositions à prévoir lors de la mise en chantiers et renvoient aux préconisations figurant dans le dossier D.U.P. et sont à étudier lors des études de détail.

En ce qui concerne la critique relative au fait que le projet aurait dû prendre en compte le volet « développement durable du futur plan local d'Urbanisme » la commission indique que les dispositions d'un document d'urbanisme doivent prendre en compte les projets d'intérêt général et que le projet de P.L.U. avec volet « développement durable » comme le prévoit de Code de l'Urbanisme est en cours d'élaboration et qu'il ne sera probablement, après enquête, opposable aux tiers qu'en 2007.

➤ **Avrieux.**

Emplacement réservé le puits de ventilation.

Pas d'observations du public ; le conseil municipal sans donner d'avis explicite demande le reboisement du site.

.../...

.../...

2. Conclusions.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme étudiée avec les communes concernées par la création d'emplacements réservés n'a pas soulevé d'opposition, sauf à Villarodin Bourget.

Seront donc à examiner en concertation entre la commune et le maître d'ouvrage les emprises des emplacements réservés n° 16 et 15 à St Jean de Maurienne.

Conclusion générale sur les points I et II.

L'enquête s'est déroulée de façon satisfaisante ; si l'on excepte les déclarations à Lanslebourg – Mont Cenis dont les 79 lettres type contre l'utilisation de la carrière du Paradis pour le dépôt des déblais venant du creusement des ouvrages en Italie, il a été enregistré, pour l'utilité publique quatre-vingt-cinq observations majoritairement, de manière implicite ou explicite, favorables, à la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin ainsi que pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La Commission tient à souligner la bonne tenue des entretiens avec les intervenants durant les permanences et l'excellente concertation avec les élus et le maître d'ouvrage.

Fait à Chambéry,

Le 12 septembre 2006.

La Présidente de la Commission.
Hélène BLANC.

Le Vice-Président.
Christian DELETANG.

Membre titulaire.
Lucienne ROSSETTI.





CONCLUSIONS ET AVIS





Conclusions et avis.

➤ Avant-propos.

Le projet d'avant projet sommaire soumis à enquête concerne la partie, en territoire français de la partie commune franco-italienne, sous maîtrise d'ouvrage de la société Lyon-Turin Ferroviaire, de St Jean de Maurienne à la frontière.

Cette partie dont le tunnel de base sous la massif d'Ambin est un maillon essentiel, un maillon clé de la nouvelle liaison ferroviaire, voyageurs et fret, actée dans l'accord international franco-italien du 29 janvier 2001 devenu après ratification par les deux parlements le Traité International de Turin et confirmée par la suite par plusieurs décisions et engagements de la communauté européenne et des deux états.

L'analyse et l'avis sur l'utilité publique du projet mis à enquête du 23 mai au 30 juin 2006 ne peuvent donc s'analyser que dans le cadre plus général du Lyon-Turin, les objectifs et les enjeux ayant été présentés dans la partie du rapport « Généralités, Historique ».

Présentation de la nouvelle liaison ferroviaire.

La commission d'enquête a donc été conduite à examiner tous les paramètres qui ont conduit à retenir, dans le cadre européen, cette liaison comme prioritaire, liaison qui doit être replacée dans le contexte du grand espace européen au sein duquel s'applique le principe de la libre circulation des personnes et des biens.

En effet elle se situe à l'intersection des deux axes fondamentaux de cet espace, relations Nord Sud, échanges Est Ouest.

La réalisation de cette infrastructure ferroviaire, essentielle tant au niveau européen que régional et national (pour les deux pays concernés) doit permettre d'opérer un transfert significatif de la route vers le rail, du transport des voyageurs et des marchandises.

En effet contrairement à ce qui a été affirmé dans certaines déclarations la transalpine Lyon-Turin n'est pas un simple TGV (voyageurs) mais une ligne mixte voyageurs fret à haute capacité avec un transfert modal significatif pour les marchandises.

Actuellement 75 % des marchandises de l'ensemble de l'Arc Alpin transitent par la route, contre 67,66 % en 2004 et 52 % en 1984 (en 2004 route 101,5 MT, rail 48,4 MT) avec tous les risques encourus pour la sécurité des personnes (accidents dans les traversées et agglomérations et dans les tunnels, Mont-Blanc, Fréjus) et pour l'environnement (pollutions diverses, effet de serre).

.../...

.../...

La hausse du trafic des marchandises est donc absorbée par la route ; or on estime qu'à l'horizon 2020 / 2025 les échanges à travers l'Arc Alpin pourraient, avec notamment l'élargissement de la communauté européenne à l'Est augmenter de près de 80 %.

Les objectifs et les enjeux de la liaison ferroviaire Lyon-Turin sont bien de rééquilibrer les échanges au sein de l'espace européen entre le rail et la route et en corollaire de ne plus favoriser le tout routier.

Pour mémoire il faut noter que la croissance du fret entre la France et l'Italie s'est faite uniquement au profit du mode routier.

Aussi pour répondre au développement croissant des échanges à travers l'Arc Alpin et rendre les traversées alpines plus sûres et plus respectueuses de l'environnement, il devient impératif et urgent de prévoir et de réaliser des infrastructures ferroviaires performantes et compétitives pour les déplacements voyageurs et surtout pour le fret en développant le transport modal avec les systèmes de fret classique et d'autoroute ferroviaire (transport multi et inter modal, transport combiné, ferroustage, transport combiné accompagné ou non, autoroute ferroviaire).

Aussi l'Union Européenne dans ses objectifs, sécurité des personnes défense de l'environnement, économies d'énergie ainsi que la France et l'Italie se sont engagées pour la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin partie majeure du couloir V, Kiev Lisbonne, engagements qui se sont concrétisés dans un acte majeur et fondamental .

Le Traité de Turin.

Au cœur du dispositif se situe la partie commune internationale Franco-italienne avec deux tunnels de base.

Du bassin saint Jeannais, du site d'attaque à St Julien Montdenis à Venaus en Val de Suse, 53 kilomètres.

Tunnel de Bussoleno de 12 kilomètres entre Venaus et Bruzolo.

Il s'agit, ce qui est très important, de tunnels de plaine, creusés à la base du massif d'Ambin avec des rampes limitées à 1,2 % (contre 3% pour le tunnel historique), ce qui permettra une augmentation notable du tonnage du fret transporté, l'amélioration, indispensable pour rendre le fret par voie ferroviaire compétitif, des vitesses plus élevées la régularité de l'exploitation et des économies d'énergie.

Le tunnel du Mont Cenis même aménagé, construit en monotube en 1871 ne répond pas à ces nécessités : configuration de tunnel d'altitude avec une forte sinuosité et une déclivité très élevée à certains endroits.

.../...

.../...

En ce qui concerne l'avant projet sommaire soumis à enquête, l'enquête concerne d'une part l'utilité publique du projet, travaux et aménagements de St Jean de Maurienne jusqu'à la frontière (Bramans), auxquels s'ajoute l'utilisation de la carrière du Paradis à Lanslebourg Mont Cenis pour le dépôt des matériaux d'excavation des tunnels en provenance d'Italie et d'autre part la mise en compatibilité de documents d'urbanisme dans huit communes pour les sites de chantiers, le puits de ventilation d'Avrieux et les sites de dépôt.

Les impacts au titre de la Loi sur l'Eau ont fait l'objet d'une enquête conjointe, le rapport et les conclusions motivées étant traités par documents séparés et disjoints.

Sur l'ensemble des dossiers la commission d'enquête a constaté que ces dossiers notamment l'étude d'impact étaient très complets et que le projet a fait l'objet de la part du maître d'ouvrage, outre les concertations requises par le Code de l'Urbanisme de réunions d'information, d'une concertation avec les élus ainsi que de nombreux entretiens avec les personnes dont les habitations et les biens sont touchés par le projet.





I - Utilité publique.

1/ Travaux, ouvrages, aménagements de St Jean de Maurienne à Bramans. (inclus) *Frontière.*

- considérant, après examen approfondi du dossier et des diverses déclarations et des entretiens en cours d'enquête, que la liaison nouvelle ferroviaire Lyon-Turin dans sa totalité, ligne mixte voyageurs et fret est un projet essentiel, pour le développement des échanges et l'aménagement du territoire tant au niveau européen que national et régional en permettant d'opérer un transfert significatif des trafics de la route vers le rail.
- Considérant que sa réalisation permettra d'assurer une meilleure sécurité des usagers, une meilleure protection de l'environnement par la réduction des pollutions de tous ordres et de réaliser des économies d'énergie, et qu'en conséquence cette nouvelle liaison ferroviaire a bien un caractère d'intérêt général et d'utilité publique.

Vu, par ailleurs les engagements de la communauté européenne pour le financement du projet.

- Considérant, en ce qui concerne l'avant projet sommaire soumis à l'enquête, que la partie française St Jean de Maurienne – Frontière franco-italienne, de la partie commune internationale St Jean de Maurienne – Bruzolo est un maillon clé, fondamental pour l'ensemble du projet.
- Considérant que le tracé retenu permet de réaliser un tunnel de plaine, configuration incontournable pour rendre la ligne performante.
- Considérant que compte tenu des caractéristiques techniques de cette infrastructure en majeure partie en tunnel de plaine, la nouvelle liaison ferroviaire permettra,
 - d'assurer une meilleure protection environnementale du Massif Alpin, dans les vallées de Maurienne par la réduction des pollutions générées par les trafics routiers et notamment de diminuer les impacts nocifs sur les parties urbanisées des itinéraires routiers, (ce qui d'ailleurs a motivé de nombreux avis favorable de la population de St Jean à Modane),
 - d'apporter plus de sécurité aux personnes, ce qui d'ailleurs est un des objectifs du projet global,
 - de réduire les coûts d'exploitation avec des économies d'énergie et avec des vitesses plus élevées sur l'ensemble des parcours tant pour le fret que pour les voyageurs, de permettre d'augmenter les tonnages de marchandises transportées, rendant ainsi le transport par rail plus compétitif et partant de favoriser le report de la route vers le rail.

.../...

.../...

- Considérant qu'il résulte de l'examen du dossier et des prévisions données par le maître d'ouvrage que toutes les mesures nécessaires et indispensables ont été étudiées et finalisées pour remédier aux gênes induites par les chantiers et par l'exploitation ultérieure de la nouvelle ligne ferroviaire.
- Considérant, ce qui résulte d'ailleurs des déclarations du monde économique, que la nouvelle liaison ferroviaire permettra un développement économique de la région et entraînera, par les chantiers, d'assurer un nombre conséquent d'emploi.
- Considérant, en ce qui concerne les déblais :
 - que L.T.F. a mis en place un dispositif innovant pour leur gestion (18 millions de m³ environ générés par les chantiers) permettant une valorisation de 40 % soit 25 % transformés en granulats de béton, 15 % pour la réalisation de remblais revégétalisés (buttes paysagées aux Resses),
 - que ces déblais seront transportés autant que faire se peut, par bandes transporteuses et bennes capotées et que toutes mesures seront prises pour limiter l'envol des poussières.
- Considérant que le projet a fait l'objet des concertations requises,
 - d'une part en application des articles L 300.2 et R 300.1 du Code de l'Urbanisme pour le déplacement et l'adaptation de la nouvelle gare voyageurs à St Jean de Maurienne et la nouvelle gare de fret à Villargondran avec réunions publiques en Septembre et Octobre 2004,
 - d'autre part avec les services déconcentrés de l'Etat et les organismes publics concernés de Mai à Décembre 2005 conformément aux directives du Premier Ministre des 28 octobre 2000 et 5 octobre 2004.
- Considérant qu'ont été tenus plusieurs réunions d'informations et de nombreux entretiens avec les élus, les représentants d'entreprises et les particuliers dont les habitations et les biens sont concernés directement par la réalisation du projet.
- Considérant que le tunnel historique dit du Mont Cenis même amélioré et réaménagé ne pourra répondre, en raison de sa configuration de tunnel d'altitude avec un tracé sinueux et des pentes élevées, au développement des échanges et permettre un report modal et route significatif.

.../...

.../...

- Considérant que le projet est soutenu, avec force, aussi bien par les élus, conseils municipaux, conseil général, conseil régional que par le monde économique, chambre de commerce et d'industrie de la Savoie, entreprises sur le bassin Saint Jeannais, groupement des commerçants, artisans et professions libérales du bassin de St Jean de Maurienne que par différents organismes ou associations :
 - Le Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin (La Transalpine).
 - La Fédération Nationale des usagers du transport.
 - La Fédération pour la protection de la nature.
 - Le Conseil syndical des cheminots qui n'a pas déposé au cours de l'enquête mais qui s'est prononcé lors de son assemblée générale du 20.12.2005 à Chambéry.
 - Par une grande partie de la population, hormis les opposants à l'utilisation de la carrière du Paradis, et pour le dépôt des Tierces dans une moindre mesure à Villarodin-Bourget.
- Considérant que le projet soumis à enquête, partie essentielle de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, permet de faire face au développement prévisible des échanges internationaux, de les sécuriser et de favoriser une véritable politique de transfert d'une partie significative du transport des marchandises de la route vers le rail.
- Considérant que les inconvénients résultant de la réalisation de cette très importante infrastructure, les expropriations, les nuisances de tous ordres durant les chantiers, si importantes et gênantes soient-elles, pour la population, doivent être relativisés eu égard à l'intérêt général et à l'utilité publique, sans contexte, du projet.

La Commission d'enquête à l'unanimité, donne un **AVIS FAVORABLE**, à la réalisation des travaux ouvrages et aménagements de la partie en territoire français, de St Jean de Maurienne à la frontière franco-italienne, de la partie commune de la future liaison ferroviaire Lyon-Turin comprenant,

- La traversée du bassin Saint Jeannais avec la réalisation de deux nouvelles gares.
- Le tunnel de base, de l'entrée du tunnel sur la commune de St Julien Montdenis jusqu'à la frontière (commune de Bramans).
- Le puits de ventilation d'Avrieux.

.../...

.../...

- Les zones de chantiers.
- Les zones de dépôts des déblais,
- Recommande, d'une manière générale, que soient bien affinées et précisées les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour remédier aux nuisances de tous ordres aussi bien durant les chantiers que dans la phase ultérieure d'exploitation.
- que des études complémentaires et par la suite des campagnes ponctuelles de suivi pour le contrôle de la qualité de l'air et de l'eau soient bien effectuées.
- qu'une attention particulière soit portée, à la réhabilitation des zones de chantiers et des zones de dépôt provisoire des déblais au réaménagement paysager et à la végétalisation des sites de dépôt définitifs.
- que les particuliers, notamment pour l'acquisition de leurs propriétés soient indemnisés à leur juste valeur.
- que, par rapport aux propositions faites jusqu'ici, soit examinée la possibilité d'acquisitions de propriétés sises très près de la future ligne ferroviaire à air libre et du rond point de l'Amoudon..
- que soient mises en place des protections acoustiques suffisantes, et que pourraient être réalisés des murs anti-pollution (procédé Noxer conçu par la société Sysa (Eurovia)).

Recommande que les élus et la population soient bien informés des suites de la procédure particulièrement lors des études de détail pour l'établissement du dossier d'avant projet détaillé.


.../...

.../...

2/ Utilisation de la Carrière du Paradis sur le plateau du Mont Cenis.

Après examen approfondi du dossier notamment l'étude d'impact, de renseignements complémentaires donnés par le maître d'ouvrage et de la visite détaillé du site.

- Considérant que ce site est particulièrement dégradé par la carrière non réhabilitée par E.D.F., (on constate d'ailleurs que des matériaux divers ont été déposées ces dernières années).
- Considérant que la carrière ne doit recevoir que des déblais inertes, les déblais contenant des matières toxiques devant, selon la réglementation, obligatoirement être traités sur le territoire italien.
- Considérant que pour empêcher tout envol de poussières, aux alentours de la carrière notamment sur les alpages, le transport à partir de l'Italie se fera par téléphérique avec bennes capotées, les déblais étant humidifiés au départ et arrosés lors de leur dépôt.
- Considérant que les habitations sises à proximité notamment l'Hôtel Grand Scala et l'Hôtel des Mélèzes à 500 mètres environ ne subiront de ce fait, durant la période des dépôts qu'une gêne relativement légère.
- Considérant que le comblement de cette excavation, véritable blessure dans le paysage en permettra la réhabilitation et sa revégétalisation ce qui sera bénéfique pour le plateau du Mont Cenis.

La Commission, à l'unanimité donne  **avis favorable**, à l'utilisation de la Carrière dite du Paradis pour le dépôt de déblais venant du site d'Esclosa.

Recommande,

- sur la nature des déblais : que des contrôles suivis et systématiques soient effectués sur le site d'Esclosa, aucun déblai susceptible de contenir de l'amiante ou de l'uranium ne devant être déposé en France, conformément d'ailleurs à la convention d'Espoo,
- que d'ailleurs, soit acté de manière formelle, éventuellement dans l'avenant au Traité de Turin, l'engagement sur ce point des deux Etats,
- que toutes mesures soient prises, bennes capotées, humidification au départ, arrosage des déblais lors de leur dépôt, pour éviter tout envol de poussières.

.../...

.../...

Sur les impacts visuels,

- qu'une étude précise soit diligentée pour déterminer l'implantation optimale de la station terminale du téléphérique.
- Qu'aucune piste supplémentaire soit créée pour l'accès des engins à la carrière.

Sur la réhabilitation de la Carrière,

- Que le réaménagement du site de la carrière du Paradis, après comblement de la dent creuse soit particulièrement étudié,
- Que le site soit réenherbé aux fins de pâturage, pour les troupeaux inalpant sur le plateau du Mont Cenis ; la commission insiste avec force sur ce point.

Fait à Chambéry,

Le 12 septembre 2006.


La Présidente de la Commission.
Hélène BLANC.



Le Vice-Président.
Christian DELETANG.



Membre titulaire.
Lucienne ROSSETTI.





II - Urbanisme.

Mise en compatibilité de P.L.U. et de P.O.S. dans huit communes.

La réalisation du projet de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, partie française de la partie commune France – Italie, nécessite, outre une modification de l'emprise de l'emplacement réservé n° 15 figurant au plan local d'urbanisme de St Jean de Maurienne la création d'un certain nombre d'emplacements réservés pour,

- les quatre sites d'attaque du tunnel à Villard Clément, Le Plan des Saussaz, les Sarrazins et à Modane Villarodin-Bourget.
- Des zones de chantiers supplémentaires à Sous Villard Clément, Les Resses d'en Bas, Illaz et St Félix.
- Des pistes et installations de chantiers.
- Des sites de dépôt de matériaux, La Combe des Moulins, Les Resses, Plan d'Arc, La Porte et les Tierces.
- Les aménagements hydrauliques à Montricher-Albanne.
- Le puits de ventilation d'Avrieux.

Nota : Le site du Paradis, ancienne carrière n'est pas concerné par cette procédure.

L'enquête a été organisée dans les formes prévues par les articles R.11.14.1 du Code de l'Expropriation ; l'examen conjoint exigé par l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme entre les services déconcentrés de l'Etat, les communes et le maître d'ouvrage, les chambres consulaires ayant été associées, s'est déroulé le 15 mars 2006.

Durant l'enquête quatre personnes seulement ont déposé sur les registres ainsi que les Maires de Villarodin et d'Avrieux.

Dans leurs délibérations, analysées dans le rapport, les conseils municipaux ont donné avis favorable avec des demandes diverses notamment à St Jean de Maurienne.

Le Maire de Villarodin Bourget au nom de la municipalité (pas de délibération) a donné un avis défavorable se prononçant contre le dépôt des Tierces.

Après examen attentif et en ce qui concerne Villarodin Bourget, la visite du site,

- Considérant que la création des dits emplacements, (ou leurs modifications, fonction du linéaire), est indispensable pour permettre la réalisation des travaux, ouvrages et aménagements divers de la nouvelle voie ferrée.

.../...

.../...

- Considérant que les études particulièrement les études d'impact, malgré des gênes durant les travaux ne font pas apparaître, par leur localisation, des risques majeurs pour l'environnement.
- Considérant qu'après travaux, il sera bien procédé à la réhabilitation des sites de chantiers.
- Considérant de même que les sites de dépôt provisoires seront réhabilités et que les sites de dépôt définitif seront réaménagés, avec étude paysagère et végétalisés.

Vu les délibérations des conseils municipaux donnant avis favorable sauf Villarodin-Bourget opposé au dépôt de déblais sur le site les Tierces.

La Commission d'enquête à l'unanimité donne **AVIS FAVORABLE**, à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de,

- St Jean de Maurienne
- Villargondran.
- Montricher-Albanne

des plans d'occupation des sols de,

- St Julien Montdenis
- St André
- Modane
- Villarodin Bourget
- Avrieux

avec mise en conformité subséquente des plans de zonage et des règlements, avec les remarques et les observations suivantes :

St Jean de Maurienne.

Emplacement réservé n° 16, « abandon » par L.T.F.

La commission ne peut être que favorable à cette formule permettant l'extension de la Carrière de gypse de Placoplâtre, entreprise importante en Maurienne et la création d'une décharge de classe III.

Emplacement réservé n° 15, à l'Est vers Villargondran.

La commission est également favorable à une nouvelle définition des emprises de l'emplacement réservé, à l'Est vers Villargondran pour permettre la mise en place d'une zone d'activités permettant notamment l'extension d'Alcan ; toutefois la réduction, en cet endroit, au bénéfice de l'Etat entraînerait le déplacement de la sous station électrique et partant, à l'Ouest de l'extension de l'emplacement réservé; la commission n'a pas d'objections sur ce point qui doit être examiné par le maître d'ouvrage avec la commune de St Jean de Maurienne mais ne peut se prononcer sur l'obligation (ou non) d'une enquête publique complémentaire au niveau de l'utilité publique.

.../...

.../...

La Commission est également favorable à la réduction en zone centrale de l'emprise de cet emplacement réservé pour permettre l'extension de la concession automobile Wolswagen ; toutefois l'emplacement figurant au P.L.U. approuvé en Décembre 2005 il sera sans doute nécessaire de déterminer la procédure adéquate qu'il serait nécessaire de diligenter.

Villarodin Bourget, Site des Tierces.

La Commission recommande qu'une nouvelle concertation ait lieu entre la commune et le maître d'ouvrage pour déterminer l'emprise exacte qui serait nécessaire ainsi que les compensations pour la réhabilitation du site.

La Commission rappelle qu'en application des articles L 123.16 et R 123.13 du Code de l'Urbanisme, la déclaration d'utilité publique, pour laquelle la commission donne avis favorable, entraînera ipso facto, sans autres formalités la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sus-visés.



En conclusion, la commission d'enquête, à l'unanimité, donne **AVIS FAVORABLE** à la déclaration d'utilité publique de l'ensemble du projet mis à enquête publique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans les huit communes concernées.

Fait à Chambéry,

Le 12 septembre 2006.

La Présidente de la Commission.
Hélène BLANC.

Le Vice-Président.
Christian DELETANG.

Membre titulaire.
Lucienne ROSSETTI.





LISTES RECAPITULATIVES



**LISTE RECAPITULATIVE
DES DECLARATIONS « Utilité Publique ».**

Registre et lettres annexées.

	Registres	Lettres	Total	Observations et conditions d'enquête
PREFECTURE SAVOIE	2	9	11	Dont, Alternatifs Savoie : défavorable. F.N.U.T. : favorable. C.C.I. : favorable. FRAPNA : favorable avec réserves. Conseil général : favorable. Comité la Transalpine : favorable.
SOUS PREFECTURE SAINT JEAN DE MAURIENNE	0	0	0	
Communes				
<input type="checkbox"/> Saint-Jean de Maurienne	9	6	15	Dont, entreprises.
<input type="checkbox"/> Villargondran	8	4	12	
<input type="checkbox"/> Saint-Julien Montdenis	5	6	11	
<input type="checkbox"/> Montricher-Albanne	2	0	2	
<input type="checkbox"/> Saint-Martin La Porte			0	
<input type="checkbox"/> Saint-Michel de Maurienne	2		2	Dont, action Vivre en Maurienne. Appel des Médecins de la Vallée de Suse.
<input type="checkbox"/> Orelle	2		2	
<input type="checkbox"/> Saint-André	1		1	
<input type="checkbox"/> Le Freney			0	
<input type="checkbox"/> Fourneaux			0	
<input type="checkbox"/> Modane	4	1	5	Délibération du Conseil Municipal.
<input type="checkbox"/> Villarodin-Bourget	11	3	14	Lettre du Maire Association pour la sauvegarde du Moulin. A.C.C.A. de chasse.
<input type="checkbox"/> Avrieux	4	0	4	Observations du Conseil Municipal.
<input type="checkbox"/> Aussois	3	0	3	Annotation Maire.
<input type="checkbox"/> Bramans	4	0	4	
<input type="checkbox"/> Lanslebourg-Mont-Cenis	36	103	139	Opposition quasi générale du comblement de la carrière du Paradis par les déblais.
Total général	93	132	225	

LISTE RECAPITULATIVE DES OBSERVATIONS.

Registre et lettres annexées.

Observations	Commentaires de la commission d'enquête
<p>PREFECTURE DE SAVOIE 11</p> <p>Registre 2</p> <p>- <u>M. Christophe MADOZ</u> :</p> <p>Critiques – Projet contestable</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projet pharaonique. - Le transport mondial ne peut se faire que par une politique rigoureuse : réglementation routier, fiscale etc... - Prévisions trafics irréalistes. - Axe majeur est l'axe Nord-sud, et Barcelone Milan par Vintimille. - Milieu montagnard fragile. - Pas de retombées économiques. Pas de dessertes T.G.V. dans la Vallée. - Coût fin ancien exorbitant. En conclusion contraire l'intérêt général. <p>Alternatifs Savoie</p> <p>Critiques très vives : Projet affectera les territoires traversés, déblais etc... Ne résorbera pas le trafic, le fret roulera Alpes du Nord. Contestation des analyses de trafic. Besoin social sur fréquence, desserte etc... des TRGV.</p> <p>Alternatives optimisation modernisation train pendulaire.</p> <p>Autres solutions à trouver avec intervention des citoyens. Aménagement du territoire sous contrôle des citoyens.</p> <p>.../...</p>	<p>Tunnel de plaine.</p> <p>Des projets en ce sens sont en cours entre R.F.F. et Conseil régional.</p> <p>Concerne trafic voyageur et non le fret. On ne peut que s'interroger sur cette formule.</p>

<p>.../...</p> <p><i>Lettres annexées 9</i></p> <p>- <u>M. ISTRE Jean-Claude – Le Pradet Var.</u></p> <p>Projet irréaliste dangereux coûteux .</p> <p>Besoin de plusieurs liaisons à petit coût : possibilités différentes pour les transporteurs en fonction des changements destinations, de la Météo.</p> <p>- <u>M. BARDLE René – Termignon.</u></p> <p>Contre ce projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - anti-social : va favoriser la délocalisation des centres de production. - Anti-écologique : va engendrer de graves problèmes. <p>- <u>Fédération Nationale des usagers des Transports.</u></p> <p>Trafic routier des marchandises entraîne impacts social et environnemental inacceptables.</p> <p>- <u>Maire de Gap et Président Des chambres consulaires des Hautes Alpes.</u></p> <p>Pas de débat public d'où doutes sur la légalité de l'enquête.</p> <p>- <u>Chambre de Commerce et d'Industrie de Savoie.</u></p> <p>Liaison essentielle, maillon clé pour le Fret en Europe doit être une priorité budgétaire nationale.</p> <p>Prévoir mesures compensatoires pour les entreprises touchées.</p> <p>- <u>Fédération des Chasseurs de Savoie.</u></p> <p>Couloirs biologiques compensations financières.</p> <p>- Frapna</p> <p>Favorable au transfert marchandises de la route vers la rail mais diverses objections à demandes d'ordre général.</p> <p>- Conseil général de Savoie</p> <p>Attention à porter sur les projets industriels.</p> <p>Comité pour la liaison européenne Transalpine.</p> <p>.../...</p>	<p>Reçu le 9 mai 2006. Défavorable.</p> <p>Apparaît comme irréaliste. Confusion avec le Mont-Blanc.</p> <p>Défavorable.</p> <p>Favorable.</p> <p>Pas d'avis sur le projet lui-même.</p> <p>Avis très favorable.</p> <p>Avis non précisé. Demandes diverses, pour compenser les impacts sur la faune sauvage.</p> <p>Avis favorable.</p> <p>Avis très favorable.</p> <p>Très favorable.</p>
--	--

<p>.../...</p> <p>SOUS - PREFECTURE DE SAINT-JEAN DE MAURIENNE</p> <p>Communes</p> <p>□ SAINT-JEAN DE MAURIENNE 15</p> <p>Registre 9</p> <p>- <u>Mme ROUSSEAU</u> :</p> <p>Deux entretiens problèmes acquisition de sa maison par L.T.F., du jardin par la ville.</p> <p>- <u>Messieurs VERNEY, VIALET, CLOS et MANGANO</u></p> <p>Rue du Capitaine Balard.</p> <p>Exigent,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transport des déblais par voies téléportées ou tapis roulants. - Analyses des gravats. - Sécurisation des chantiers. - Respect de l'Arc et des Sources. - Information de la population. - Réalisation d'une déviation demande faite en 2001. ← <p>- <u>Groupement des commerçants, artisans et professions libérales du Bassin de St Jean de Maurienne.</u></p> <p>Permettra de réduire le trafic routier espère respect de l'environnement.</p> <p>- <u>M. PAPELLI Dominique</u> : suggère réouverture des gares de campagne, haltes.</p> <p>- <u>M. BURLON</u> demande de renseignements.</p> <p>- <u>Société Bertrand Distributions.</u></p> <p>Appelle attention sur ses problèmes : permis de construire refusé car terrain gelé par le projet L.T.F. impossibilité d'aider l'entreprise l'actuelle entreprise, d'où problèmes graves.</p> <p>.../...</p>	<p>Renseignements donnés.</p> <p>Pas d'avis défavorable.</p> <p>C'est ce qui est prévu.</p> <p>Ne concerne pas le projet soumis à enquête. Projet ancien : ville / département / communauté de communes.</p> <p>Avis favorable.</p> <p>Pas d'avis précis.</p> <p>Dossier examiné par collectivités territoriales : communes et Communauté de communes.</p>
--	--

<p>.../...</p> <p>- <u>Mme DIDIER Raymond.</u></p> <p>- <u>M. BOIS Fernand.</u></p> <p>Syndicat C.G.T. des cheminots de Maurienne.</p> <p>Pas d'avis sur le projet mais demande emplacement exact du nouveau dépôt.</p>	<p>Favorable.</p>
<p>- <u>Association des habitants du Quartier du Moulin des Prés</u> demande sous la nouvelle voie soit piétons et deux roues.</p>	<p>Prévu.</p>
<p><i>Lettres annexées 6</i></p>	
<p>- <u>M. et Mme LAPERDRIX</u></p> <p>Hôtel de Savoie et de la gare demande acquisition de l'hôtel, la nouvelle gare devant être située à plus de 500 m de la gare actuelle.</p>	<p>A voir avec Maître d'ouvrage.</p>
<p>- <u>Mme GIPPA.</u></p> <p>Conseillère régionale s'interroge sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - espace réservé aux services, traction et maintenance. 	<p>Avis favorable.</p>
<p>- <u>Mme LUCIANI.</u></p> <p>Liaison indispensable.</p>	<p>Avis favorable.</p>
<p>- <u>Ets FINDER.</u></p> <p>Registre et document annexe.</p> <p>Remarques et préoccupations pour leur entreprise lors des chantiers : risques de poussières.</p>	<p>Problème à examiner et solutions à définir avec le maître d'ouvrage.</p>
<p>- <u>Entreprise Placoplâtre / Société GYPSE de Maurienne.</u></p> <p>Problème zone de la combe des Moulins retenue pour dépôt des déblais.</p>	<p>Situation en cours d'examen.</p>
<p>Continuité du service de transport ferroviaire devant les chantiers.</p>	
<p>.../...</p>	

.../...

- Trans-Alpes.

Cars minibus taxis.

Intérêt du projet mais remarques :

- Ne peut s'agrandir à Plan Pinay à Villargondran d'où construction à Saint Jean : date à laquelle leurs biens seront acquis.
- Accès à leur terrain dans la Z.A. du Pré de la gare à Saint Jean demande bretelle de raccordement à l'Avenue d'Italie.
- Accessibilité à la gare routière de Saint Jean : problème du dimensionnement.

Favorable.

A voir avec maître d'ouvrage ;
semble possible.

Ville et S.N.C.F.

.../...

<p>.../...</p> <p>□ VILLARGONDRAN 12</p> <p>Registre 8</p> <p>- <u>M. FANTIN et MOLLARD</u></p> <p>Concernés par l'acquisition de leurs maisons soumises à des nuisances sonores souhaitant la réalisation du projet sinon demandent des mesures pour y pallier.</p> <p>- <u>M. DUC Raoul.</u></p> <p>Date de versement des indemnités.</p> <p>- <u>M. et Mme JACOB Jean-Michel.</u></p> <p>Nuisances durant les travaux d'où expertise sonore et constat de l'état des façades avant et après les travaux.</p> <p>Problème perte de valeur de leur propriété.</p> <p>- <u>M. MARTINEZ BOT.</u></p> <p>A été oublier semble-t-il sur les plans : terrain industriel de 5 ha, 2 puits à usage industriel droit d'eau sur l'Arc.</p> <p>- <u>M. et Mme CAMPAGNOLO.</u></p> <p>Pas d'opposition d'ordre général mais concernés par l'acquisition de leurs biens formulent plusieurs demandes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organisme acquéreur - Date - Montant <p>- <u>M. et Mme VALLON.</u></p> <p>Lotissement Plan de l'Amoudon à proximité des futurs travaux, d'où nuisances importantes.</p> <p>Demandent : évaluation de leur bien avec offre d'achat par L.T.F. ou autre organisme.</p> <p>- <u>Mme BARBON Corinne, Restaurant Le Capucin Gourmand.</u></p> <p>Demande à être associée à la cellule « Grands chantiers », pour besoins du personnel des chantiers.</p> <p>.../...</p>	<p>Favorable.</p> <p>Favorable.</p> <p>Favorable.</p> <p>A vérifier par le maître d'ouvrage lors des études de détail et de l'établissement de l'A.P.D.</p> <p>Tous ces points ne peuvent être examinés d'après la D.U.P. lors de enquête parcellaire.</p> <p>Favorable.</p>
--	--

<p>.../...</p> <p>- <u>M. GANDOIN Patrice. Les anciennes Resses.</u></p> <p>Impacts négatifs sur la commune notamment par le dépôt des Resses.</p> <p><i>Lettres annexées 4</i></p> <p>- <u>M. DELEAN Thierry. Lotissement Plan de l'Amoudon.</u></p> <p>Propriété va se trouver à près de 30 mètres du futur rond point d'où nuisances très fortes. N'est pas opposé au projet mais demande acquisition de sa maison.</p> <p>- <u>M. et Mme DELLACHA. Lotissement Plan de l'Amoudon.</u></p> <p>Maison à 75 mètres, d'où nuisances demandent, expertise avant et après travaux .</p> <p>Acquisition de leur maison.</p> <p>- <u>M. et Mme RICCIO. Plan de l'Amoudon.</u></p> <p>A 50 mètres des infrastructures demandent acquisition de leur maison.</p> <p>- <u>Société Française du Tunnel Routier du Fréjus.</u></p> <p>Questions diverses.</p> <p>.../...</p>	<p>Problème étudié par ailleurs.</p> <p>Favorable.</p> <p>Favorable.</p> <p>Analyse particulière dans le rapport.</p>
--	---

<p>.../...</p> <p>□ SAINT-JULIEN MONTDENIS 11</p> <p>Registre 5</p> <p>- <u>M. BOSCH Patrice.</u></p> <p>Globalement favorable, remarques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nuisances des chantiers d'où évaluation d'un périmètre dont les habitants auront le choix, soit de vendre , soit de rester dans leur maison avec protections notamment phoniques avant le début du chantier. - Traitement des poussières, etc... <p>- <u>Mme BOCH Elisabeth.</u></p> <p>Nuisances par le chantier sous Villard Clément donc protections phoniques, interdiction engins bruyants entre 22h et 7h.</p> <p>Protection contre les poussières.</p> <p>Expertise maison avant travaux.</p> <p>- <u>Mme DUFOUR et SALVATOR.</u></p> <p>Remise en état des terrains après travaux .</p> <p>Insonorisation de leurs maisons.</p> <p>- <u>M. GILLES César.</u></p> <p>Doublement du futur pont voie ferrée avec pont routier.</p> <p>- <u>M. CONVERT Jean-Louis.</u></p> <p>Mise en place d'une charte de qualité environnementale, limitation des déchets de chantiers.</p> <p>Protections phoniques.</p> <p>Indemnisation des préjudices.</p> <p>.../...</p>	<p>Favorable.</p> <p>Avis favorable.</p> <p>Pas d'avis contraire.</p> <p>Favorable.</p> <p>Commune et S.N.C.F.</p> <p>Avis favorable.</p>
---	---

.../...

Lettres annexées 6

- M. et Mme GERAUD.

Bouleversés par le projet qui prend leur propriété.

- Mme Elisabeth BOCH

Demandes diverses.

- Mme FALCOZ.

Demande isolations phoniques.

Constructibilité de son terrain.

- M. DIDIER et Mlle DIDIER.

Pas d'opposition mais demande isolation phonique, arrosage du chantier.

Nettoyage après chantier des toits et des façades.

Merlon de protection.

- M. et Mme MARMI.

Mesure de prévention à prendre contre les dégradations.

Protections contre les nuisances.

Prise en charge des dommages 20 après.

Expertise des maisons riveraines.

- M. et Mme BARD.

Demande de renseignements sur les possibilités de relogement et de reconstruction de l'atelier de menuiserie.

.../...

Semble être favorable.

Favorable.

Favorable.

<p>.../...</p> <p><input type="checkbox"/> MONTRICHER – ALBANNE 2</p> <p>- <u>M. OTTENIO.</u></p> <p>Moyens retenus satisfaisants mais souligne gêne pour la population durant les travaux.</p> <p>- <u>M. Paul VERNAY, Saint Jean de Maurienne.</u></p> <p>Tunnel non indispensable mettre aux normes ouvrages existants.</p> <p><input type="checkbox"/> SAINT MARTIN LA PORTE 0</p> <p><input type="checkbox"/> SAINT MICHEL DE MAURIENNE 2</p> <p>Registre</p> <p>- <u>Association Vivre en Maurienne.</u></p> <p>Scepticisme : en même temps projets routiers concernant A48 et A51. Atteintes à l'environnement. Risques : eau, géologiques, pollution atmosphérique, déblais, amiante. Appel des Médecins de base du Val de Suse, risques d'amiante.</p> <p><input type="checkbox"/> ORELLE. 2</p> <p>- <u>Demande de M. le Maire.</u></p> <p>Utilisation de l'autoroute plutôt que la RN 6 pour les camions.</p> <p>- <u>M. André CHAMPION, Association Réagir.</u></p> <p>Critiques très vives.</p> <p>Contradiction car maintien A 48 et A51.</p> <p>Nécessite d'améliorer réseaux existants y compris Tunnel historique.</p> <p>Faire une autre politique des transports.</p> <p>.../...</p>	<p>Favorable.</p> <p>N.B : avis favorable sur le registre P.O.S.</p> <p>Habitant Saint Jean de Maurienne a fait avec d'autres une déposition à St Jean dont il ne ressort pas un avis défavorable.</p> <p>Analyse particulière dans chapitre Associations.</p> <p>Est prévue.</p> <p>En cours.</p>
---	--

<p>.../...</p> <p>☐ SAINT-ANDRE 1</p> <p>Registre</p> <p>- <u>M. FRANCCART Jean-Pierre, La Praz, Adjoint au Maire.</u></p> <p>Pas d'observation négative ; seule remarque : il ne semble pas avoir été prévu de plateforme de transbordement des véhicules.</p>	<p>Avis favorable.</p> <p>Questions examinées lors des études de détail et de l'élaboration de l'A.P.D.</p>
<p>☐ MODANE 5</p> <p>Registre 4</p> <p>- <u>Famille OLIVE.</u></p> <p>Représentant 23 personnes.</p> <p>- <u>M. CIPIERE</u></p> <p>Directeur Technique Adjoint SFTRF</p> <p>- <u>M. THOMAS.</u></p> <p>Différences avec projet Alpes Tunnel notamment voie ferroviaire.</p> <p>- <u>M. MARISA.</u></p> <p>Favorable mais remarques diverses.</p> <p><i>Lettres annexées 1</i></p> <p>- <u>Délibération Conseil Municipal.</u></p>	<p>Avis très favorable.</p> <p>A rapprocher lettre SFTRF annexée registre Villargondran.</p>
<p>☐ VILLARODIN – BOURGET 14</p> <p>Registre 11</p> <p>Entretiens oraux avec plusieurs personnes (pages 3) qui ont déposé par la suite.</p> <p>- <u>M. Pierre ROLANDO.</u></p> <p>Contre dépôt de déblais zone des Tierces. Destruction du site des Moulins.</p> <p>.../...</p>	<p>Fax de M. Guillaud concerne la Loi sur l'Eau.</p>

.../...

- Messieurs BUISSON Roger et Alain.

L'enquête n'est qu'une formalité administrative pour « légaliser les travaux ».

Pas de dépôt sur la zone des Tierces.

- M. BUISSON Didier.

Appelle attention sur le dépôt déblais sur la zone des Tierces.

Semble contre le projet.

- M. LOZAT Albert.

Projet : désastre écologique pour la commune : jardins, digue, zone de Tierces.

- M. BUISSON Léon, St Pierre le Bourget.

Nuisance sur la zone des Tierces.

Tensions, suspicions, etc...

- M. BUISSON Christian.

Critiques très vives sur non respect lors du chantier de la descenderie, atteintes aux sites des Moulins et des Tierces.

- M. BUISSON Jean-François.

Il ne s'agit que d'une consultation et l'expérience montrée que les remarques ne sont pas prise en compte.

Pas de dates pour début et fin des travaux.

Atteintes à la zone des Moulins et à la zone des Tierces.

- Mesdames LAURENT, DIORCET BERMONT.

Opposition au dépôt des déblais sur la zone des Tierces et à l'emprise sur la zone des Moulins.

Nuisances importantes

Compensation financières aux habitants et non toutes à la commune.

.../...

Au niveau d'une enquête D.U.P. il n'est pas possible de donner des dates précises.

<p>.../...</p> <p>- <u>Mme GUILHERMET Aurélie.</u></p> <p>Demande qu'assurance soit donnée sur le financement avant les travaux et qu'aucune décision ne soit prise tant que la situation en Italie n'est pas réglée.</p> <p>- <u>M. BUISSON Rémy</u></p> <p>Contre ce projet « qui détruit tout »</p> <p>- <u>FASAVA.</u></p> <p>Favorable mais propose que soit utilisée la zone d'Illaz pour les déblais.</p> <p><i>Lettres annexées 3</i></p> <p>- <u>M. RATEL, Maire.</u></p> <p>Inquiétudes sur la suite : qui tiendra les engagements de L. T. F. ?</p> <p>Demandes : réduction de l'emprise sur le secteur des Moulins accompagnement socio économique.</p> <p>- <u>Association de Chasse Communale Agréée.</u></p> <p>Passage pour les animaux.</p> <p>Dédommagement si problèmes sur les Tierces.</p> <p>- <u>Association pour la sauvegarde du site du Moulins.</u></p> <p>Contre le dépôt des déblais sur le site du Moulin et sur le site des Tierces.</p> <p>□ AVRIEUX 1</p> <p>Registre 4</p> <p>- <u>M. BUTTARD Jean-Claude.</u></p> <p>Importance particulière de ce projet donc favorable avec diverses recommandations.</p> <p>- <u>Association Communale de Chasse Agréée.</u></p> <p>Préjudice causé aux animaux par les tirs, dispersion du gibier demande compensations financières.</p> <p>.../...</p>	<p></p> <p></p> <p></p> <p></p> <p></p> <p></p> <p>Analyses avec positions des communes.</p> <p>Chapitre sur la chasse.</p> <p></p> <p>Pas d'avis global.</p> <p>Analyse particulière.</p> <p></p> <p>Favorable.</p>
---	--

<p>.../...</p> <p>- <u>Président Association Vivre à Avrieux.</u></p> <p>En principe d'accord sur le projet à condition que les sites ne soient pas défigurés que la flore et la faune soient protégées et s'interrogent sur les liaisons ferroviaires futures pour les voyageurs.</p> <p>- <u>Conseil Municipal.</u></p> <p>La structure routière RD 215 n'est pas compatible avec le trafic poids lourd d'où souhaitable de réaliser un parking et une route.</p> <p>□ AUSSOIS 3</p> <p>Registre 3</p>	<p>Favorable.</p> <p>Favorable.</p>
<p>- <u>M. PEYMICHON.</u></p> <p>Président de l'Association d'Histoire et de l'Archéologie de Sollières Sardières.</p> <p>Rétablissement du poste télégraphique optique Chappe sur le site du Paradis par L.T.F.</p> <p>- <u>Mme Michèle COUVERT.</u></p> <p>Diverses critiques :</p> <p>Anormal de commencer les travaux côté France avant l'enquête publique et que les problèmes italiens ne sont pas réglés.</p> <p>Thèmes abstraits invérifiables d'où grande suspicion.</p>	
<p>- <u>M. Alain MARNEZY, Maire d'Aussois.</u></p> <p>Risques sur les eaux impacts nocifs : poussières et polluants atmosphériques.</p> <p>□ BRAMANS 4</p> <p>Registre 4</p> <p>- <u>M. et Mme MARGOT.</u></p> <p>- <u>Mlle BOROT Corinne.</u></p> <p>Intérêt de cette liaison ferroviaire mais mesures de précaution à prendre.</p> <p>.../...</p>	<p>Dossier sur l'Eau.</p> <p>Favorable.</p> <p>Favorable.</p>

<p>.../...</p> <p>- <u>Mlle BOROT Amandine.</u></p> <p>Pas d'objections mais respect de l'environnement.</p> <p>- <u>M. NOVERO Laurent.</u></p> <p>Demande d'informations.</p> <p>□ LANSLEBOURG-MONT-CENIS 139</p> <p>Registre 36</p> <p>- <u>M. et Mme FARRE, Lanslevillard.</u></p> <p>Fausse démocratie de l'enquête.</p> <p>Revoir tout le système de transport des marchandises en Europe.</p> <p>Imposer ferroutage aux camions.</p> <p>Contre les déblais au Mont Cenis : risques sanitaires, uranium, amiante.</p> <p>- <u>Mme AMSELMET Andrée.</u></p> <p>Contre le projet : pollutions diverses.</p> <p>- <u>Mme JORCIN Catherine.</u></p> <p>Site su Paradis transformé en poubelle.</p> <p>Poussières polluantes durant les travaux.</p> <p>Impacts négatifs sur le tourisme.</p> <p>- <u>Mme. JORCIN Filliol Virginie.</u></p> <p>Pollutions</p> <p>Manques d'informations.</p> <p>Proximité hôtels, habitations, commerces.</p> <p>Impact sur l'agriculture ignoré : zone A.O.C. Beaufort.</p> <p>Atteinte sur tourisme.</p> <p>Problème amiante, uranium.</p> <p>.../...</p>	<p>Favorable.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p>
---	---

<p>.../...</p> <p>- <u>Mme JORCIN-ROCH Jacqueline.</u></p> <p>Rumeurs diverses d'où nécessité d'une étude par des spécialistes indépendants de L.T.F.</p> <p>- <u>M. et Mme CLARETTO.</u></p> <p>Affirmation : déchets radioactifs et amiantifères.</p> <p>- <u>Docteur Vincent LECARME, Lanslevillard.</u></p> <p>Inquiétudes : amiante et uranium.</p> <p>- <u>JOUE</u></p> <p>Contre le dépôt dans carrière du Paradis.</p> <p>- <u>ILLISIBLE.</u></p> <p>S'assurer que l'extraction est bien faite.</p> <p>- <u>ILLISIBLE.</u></p> <p>Contre en raison du dépôt de « déchets au Mont Cenis ».</p> <p>- <u>DUMONTET Nathalie et Alexis JORCIN.</u></p> <p>Contre le projet LYON-TURIN :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dépôt des déblais chargé en amiante et uranium dans la carrière du Paradis. - Avenir des sources. - Substances toxiques : pollution de l'air. - Zone A.O.C. Beaufort. - Atteintes au tourisme. <p>- <u>M. MEROT René.</u></p> <p>Non au dépôt de déblais sur le site du Paradis.</p> <p>- <u>Mme GRAVIER Marlène et MARCK Philippe.</u></p> <p>Atteinte à la santé.</p> <p>- <u>M. BURDIN Ludovic.</u></p> <p>Pollution inadmissible.</p> <p>.../...</p>	<p>Sous ces conditions n'est pas défavorable.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p> <p>Favorable avec réserves.</p> <p>Défavorable.</p> <p>Défavorable.</p> <p>Oui au LYON-TURIN Non aux nuisances donc favorable au projet.</p> <p>Défavorable.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p>
---	--

<p>.../...</p> <p>- <u>Mlle BURDIN Marie.</u></p> <p>Analyses à faire sur les minéraux extraits.</p> <p>Le site du Paradis doit être protégé.</p> <p>- <u>M. BURDIN Thierry.</u></p> <p>Manque de concertation ni d'informations sur les risques.</p> <p>- <u>M. et Mme DAMIE Raymond, Lanslevillard.</u></p> <p>Pollutions.</p> <p>- <u>Famille EXCOFFIER.</u></p> <p>Déblais nocifs : amiantes, uranium.</p> <p>- <u>BURDIN Gilles.</u></p> <p>Contre déblais sur le site du Paradis.</p> <p>Amiante, uranium, poussières.</p> <p>- <u>Mme GAGNIERE Marie-Antoinette.</u></p> <p>Favorable.</p> <p>- <u>M. GAGNIERE Didier.</u></p> <p>Intérêt du projet n'est pas remis en cause mais inexactitudes, oublis, contradictions dans le dossier.</p> <p>- <u>Mme LECARME Mireille, Lanslevillard.</u></p> <p>Inquiétudes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Environnementales. - Santé publique. - Dégâts causés par l'amiante et l'uranium. - Coût exorbitant. - Pas de concertation . - Utiliser le tunnel existant. <p>- <u>Mme BISON Nathalie et FOUCHE Emmanuel, Lanslevillard.</u></p> <p>+lettre type.</p> <p>Opposition.</p> <p>.../...</p>	<p>Pas d'avis précis.</p> <p>Défavorable.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p> <p>Favorable.</p> <p>Favorable.</p> <p>Plutôt défavorable au projet.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p>
--	--

<p>.../...</p> <p>- <u>M. SERVOL Christophe et CHEGROUNE Malika.</u></p> <p>Non à cette liaison ferroviaire.</p> <p>- <u>M. et Mme SUIFFET Christine et Pascal.</u></p> <p>Favorable au L.T.F. mais contre la récupération des déchets italiens en France.</p> <p>- <u>M. et Mme BERNERON Yves et Geneviève, Lanslevillard.</u></p> <p>Déblais dans la carrière du Paradis : amiante, uranium, poussières.</p> <p>- <u>ILLISIBLE.</u></p> <p>Réserves sur les déchets déposés au Mont Cenis : roches riches en amiante et uranium.</p> <p>- <u>Mlle GAGNIERE Rachel.</u></p> <p>Pollutions diverses.</p> <p>- <u>M. SUIFFET Guy.</u></p> <p>Projet de dépôt au Mont Cenis :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La commune n'a pas été consultée. - Site extérieur au trace donc opposition nécessité d'études complémentaires. <p>- <u>M. PERRIN.</u></p> <p>Techniquement possibilité d'entreposer déblais mais précautions à prendre.</p> <p>Il serait bon de limiter les transports de marchandises.</p> <p>- <u>Mme THOMAS Monique.</u></p> <p>Opposition ; projet incompatible avec l'environnement, de l'eau, air et amiante, uranium.</p> <p>- <u>Famille DEBURE.</u></p> <p>Observations relatives au dépôt de déblais sur le site du Paradis : risques divers.</p> <p>.../...</p>	<p>Défavorable.</p> <p>Favorable au L.T. mais contre les déblais au Paradis.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p> <p>Pas d'avis précis.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p> <p>Interrogation sur le projet lui-même, sur le dépôt du Paradis.</p> <p>N'est pas défavorable au projet.</p> <p>Défavorable.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p>
--	--

<p>.../...</p> <p>- <u>M. MELPUROT Georges, Sollières Agriculteur.</u></p> <p>La Maurienne n'a rien à gagner à ce projet .</p> <p>Risques liés aux déchets.</p> <p>- <u>M. DIMEY Bernard, Sollières.</u></p> <p>Concertation demandée avec les agriculteurs, effet du dépôt des déblais au Paradis.</p> <p>- <u>M. BERNARD, Société de pêche de Lanslevillard.</u></p> <p>Pas d'accord avec ce projet inutile, gouffre financier.</p> <p>Mettre aux normes le tunnel du Mont Cenis.</p> <p>- <u>ILLISIBLE .</u></p> <p>Non au projet.</p> <p>En résumé :</p> <p>- Favorables 5</p> <p>- Favorables au projet mais contre les déblais au Paradis 3</p> <p>- Défavorables 11</p> <p>- Contre dépôt des déblais au Paradis 14</p> <p>- Pas d'avis précis 3</p> <p style="text-align: right;">Total 36</p> <p>.../...</p>	<p>Défavorable.</p> <p>Pas d'avis précis.</p> <p>Défavorable.</p> <p>Défavorable.</p>
---	---

<p>.../...</p> <p>Lettres annexées 24 103</p> <p>- <u>M. PELLICIER Bernard, Président du Syndicat Beaufort.</u></p> <p>Inquiétude sur le stockage des déblais sur le site du Paradis : poussières sur les troupeaux et radioactivité d'où demande, mesures pour éviter les pollutions.</p> <p>Plan de surveillance des roches entreposées.</p> <p>Concertation avec le syndicat et les producteurs.</p> <p>- <u>M. ROCTON Jean, accompagnateur en montagne, Sardières.</u></p> <p>Très grandes inquiétudes sur les nuisances possibles.</p> <p>Il serait préférable de faire d'abord le ferroutage sur Paris Lyon et mettre aux normes le tunnel du Mont Cenis.</p> <p>- <u>Mme BISON Augusta, Bessans.</u></p> <p>Avec 6 signatures.</p> <p>- <u>M. GUIGUE, Président F.D.S.E.A. de la Savoie.</u></p> <p>Utilisation de la carrière du Paradis : craintes pour les travaux d'où demande surveillance et prise en compte du pastoralisme.</p> <p>- <u>Mme GILLI Marie-Claude, GILLI Arnaud, SUIFFET Martin.</u></p> <p>Pollutions sur le Mont Cenis (3 lettres).</p> <p>- <u>Mme BOROT Marie-Louise et Mme MANUEL Sylvie.</u></p> <p>Risques sur la santé, l'agriculture, l'eau et le tourisme.</p> <p>Contre les déblais dans la carrière du Paradis, amiante, uranium.</p> <p>- <u>M. TOURNEBIZE Philippe.</u></p> <p>Risques sanitaires, écologiques.</p> <p>.../...</p>	<p>Ces demandes sont tout à fait recevables. Favorable sur le projet lui-même.</p> <p>Plutôt défavorable.</p> <p>Contre le dépôt a Mont Cenis.</p> <p>Cette demande est tout à fait recevable. Plutôt favorable au projet.</p> <p>Défavorable.</p> <p>Contre le dépôt a Mont Cenis.</p> <p>Contre déblais au Paradis.</p>
---	---

<p>.../...</p> <p>- <u>Groupement intercommunal du développement agricole de Haute Maurienne, GIDA.</u></p> <p>Alerte sur les éventuelles conséquences sur la production fourragère (notamment sur les prés de fauche) et les productions fromagères. Demandant : engagement fort par rapport au stockage de matières dangereuses . Concertation.</p> <p>- <u>Mme ROCHE Martine, Lanslevillard.</u></p> <p>Inquiétudes sur l'utilisation de la carrière : eau, air, flore et faune.</p> <p>- <u>M. et Mme LE BARS Cécile et Hugues, Termignon.</u></p> <p>Opposition au dépôt des déchets à Mont Cenis.</p> <p>- <u>M. LIGNIER Jean, Lanslevillard.</u></p> <p>Doutes et inquiétudes sur un tel projet.</p> <p>Insiste sur l'information des populations car déclarations contradictoires.</p> <p>- <u>Mme BADOUX Danielle.</u></p> <p>Ne souhaite pas de déblais sur le site du Paradis.</p> <p>Risque de contamination des minerais.</p> <p>Assèchement des rivières.</p> <p>- <u>M. et Mme JORCIN Benjamin.</u></p> <p>Alpagistes sur le plateau du Mont Cenis : inquiétude sur le stockage des déblais.</p> <p>- <u>M. et Mme FILLIOL Pierre, Lanslevillard.</u></p> <p>Inquiétudes sur les impacts de ce projet notamment sur le Mont Cenis.</p> <p>- <u>M. et Mme SUIFFET.</u></p> <p>Scandalisés par études faites sur le projet L.T.F.</p> <p>Inquiétudes sur le site du Mont Cenis.</p> <p>.../...</p>	<p>A rapprocher demandes du Syndicat Beaufort et de F.D.S.E.A. Nota : analyse dans chapitre Agriculture. Pas de jugement sur le projet lui-même.</p> <p>Contre les déblais dans la carrière.</p> <p>Défavorable au projet.</p> <p>Pas d'avis précis.</p> <p>Défavorable.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p>
---	--

<p>.../...</p> <p>- <u>Mme CIMAZ CHIAPUSSO, Hôtel Gran Scala Mont Cenis.</u></p> <p>Tient à préciser que leur établissement et non est un refuge, à proximité du site du Paradis et qu'il y a d'autres activités à moins d'un kilomètre.</p> <p>- <u>Mme HARS Rozenn, Conseiller général du Canton de Lanslebourg Mont Cenis.</u></p> <p>Inquiétudes sur le site du Paradis d'où demande procédure très stricte de surveillance des travaux.</p> <p>- <u>M. REY François, Prieur du Mont Cenis, Curé de Lanslebourg.</u></p> <p>Grande inquiétude sur le projet L.T.F.</p> <p>- <u>Mme DE Simone, Hôtel restaurant Les Mélizes.</u></p> <p>Pas convaincue que le comblement de la carrière soit une solution.</p> <p>- <u>M. CAVARGNA Bussoleno et M. PERINO Candove, Val de Suze.</u></p> <p>Demande de repousser la demande d'utilité publique et à L.T.F. d'approfondir le dossier.</p> <p>- <u>M. Jacques FINIELS.</u></p> <p>Dossier de 15 pages fourni à l'appui d'un recours gracieux auprès du Préfet de Savoie ; ce dossier doit être considéré comme des observations de sa part.</p> <p>En résumé :</p> <table border="0"> <tr> <td>- Favorables avec interrogations sur la carrière</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>- Contre dépôt des déblais au Paradis</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>- Défavorables</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>- Divers</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Total</td> <td>24</td> </tr> </table> <p>Lettres type défavorables</p> <p><i>Particulièrement contre les dépôts des déblais dans la carrière.</i></p> <p>.../...</p>	- Favorables avec interrogations sur la carrière	4	- Contre dépôt des déblais au Paradis	10	- Défavorables	8	- Divers	2	Total	24	<p>Confusion entre la carrière et la zone d'étude. Pas d'avis précis.</p> <p>Favorable.</p> <p>Défavorable.</p> <p>Contre les déblais sur le site.</p> <p>Défavorable.</p> <p>Contre les déblais au Paradis.</p>
- Favorables avec interrogations sur la carrière	4										
- Contre dépôt des déblais au Paradis	10										
- Défavorables	8										
- Divers	2										
Total	24										

.../...

- Hors enquête : 21 lettres

- M. et Mme DE Simone, Hôtel des Mélèzes.

Demande à la Présidente de la Commission d'affirmer publiquement qu'il n'y a aucun risque sur le dépôt des déblais au Paradis.

- 6 lettres (Rhône et Ain).

Randonneurs opposés sur les déblais dans le site du Paradis.

- 14 lettres types

Résumé Lanslebourg.

Favorables avec interrogations sur la carrière	9
Favorables au projet mais contre les déblais dans la carrière	3
Défavorables	98
Contre dépôt des déblais sans avis sur le projet	24
Divers.....	5

Total 139

Lettre postée le 1^{er} juillet,
reçue le 03 juillet.
Hors sujet.

Postées le 04 juillet, reçues le
06 juillet.

Reçues à partir du 5 juillet
dont une de Nice le 28 juillet.



ANNEXES

1. *LYON – TURIN FERROVIAIRE.*
2. *LIAISON FERROVIAIRE LYON – TURIN, PROJET GLOBAL*
3. *SITES DE DEPÔT DE DEBLAIS.*
4. *LIAISON FERROVIAIRE LYON – TURIN, MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME.*
5. *LIGNE FERROVIAIRE LYON – TURIN, MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (8 COMMUNES).*
6. *PERMANENCES DES COMMISSAIRES ENQUETEURS.*



Annexe 1.

Lyon – Turin Ferroviaire.

Résolution des communautés européennes retenant la liaison Lyon-Turin comme maillon clef du futur réseau transeuropéen des lignes à grande vitesse.	17 décembre 1990.
Convention alpine et protocole d'application de cette convention dans le domaine des transports, signé à Lucerne.	1991 les 30/31 octobre 2000.
Création du comité pour la liaison européenne Transalpine Lyon-Turin.	1991
Sommet d'Essen Retient 14 projets prioritaires pour assurer un développement européen harmonieux dont Corridor 5 : axe Kiev Lisbonne via la Slovénie, la section Lyon-Turin à travers les Alpes en étant un maillon essentiel.	1994.
Création d'un groupement d'intérêt économique européen entre la SNCF et la Société italienne des chemins de fer, Alpetunnel.	Novembre 1994.
Constitution de la Commission intergouvernementale franco-italienne (CIG).	Janvier 1996.
Décisions du conseil du Parlement européen, Confirmations des orientations communautaires pour le réseau transeuropéen de transport.	23 juillet 1996.
Rapport final des études de faisabilité réalisées par Alpetunnel.	Décembre 2000.
Accord intergouvernemental franco-italien pour la réalisation du Lyon-Turin publié par décret n° 2003/1399. Ratification par les parlements français (25 février 2002 et italien 12 septembre 2002).	29 janvier 2001.

Traité International de Turin	31 décembre 2003.
Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010.	12 septembre 2001.
Création de la Société Lyon-Turin ferroviaire (L.T.F.) filiale de RFF et de RFI.	02 octobre 2001.
Rapport du groupe Van Miert.	27 juin 2003.
Validation de l'avant-projet sommaire par la CIG.	Octobre 2003.
Approbation de l'avant-projet sommaire par les 2 gouvernements.	22 décembre 2003.
Décisions du Conseil et du Parlement européen : priorité de la liaison Lyon-Turin.	29 avril 2004.
Mémorandum d'entente entre la France et l'Italie et décidant de la réalisation de l'avant-projet de référence pour l'Italie et l'avant projet détaillé pour la France.	5 mai 2004.
Ratification du protocole transport, par la France, de la convention Alpine.	Mai 2005.





Annexe 2.

<p style="text-align: center;">Liaison ferroviaire Lyon – Turin. Projet global.</p>
--

➤ **I – Partie française.**

Maître d'ouvrage : Réseau Ferré de France (R.F.F) est de Lyon, Saint Exupéry – St Jean de Maurienne.

1. Ligne T.G.V. (voyageurs) 80 kilomètres d'environ de Saint Exupéry à Chambéry.
2. Ligne Fret – 80 kilomètres environ St Exupéry à la Combe de la Savoie.
3. Ligne mixte – 33 kilomètres environ - Combe de Savoie – St Jean de Maurienne.
Tunnel sous les massifs de Chartreuse et de Belledonne.

➤ **II – Partie commune, franco-italienne.**

Maître d'ouvrage : Lyon Turin Ferroviaire (L.T.F.) de St Jean de Maurienne à Bruzolo 74 kilomètres environ, avec tunnel sous le massif d'Ambin 53 kilomètres, tunnel de Bussoleno 12 kilomètres.

➤ **III – Partie italienne.**

Maître d'ouvrage : Réseau Ferré Italien (R.F.I.) de Bruzolo à Turin.





Annexe 3.

Sites de dépôts des déblais.

- La Combe des Moulins – St Jean de Maurienne,
ancienne carrière de Gypse
à l'étude pour son utilisation

- Les Resses – Villargondran,
3,6 millions m³ de déblais déposés sur des terrains adossés à la montagne.

- Plan d'Arc – St Julien Montdenis,
Capacité 1,8 millions m³.

- La Porte – St Martin La Porte,
Dépression naturelle, capacité 350 000 m².

- Les Tierces – Modane et Villarodin-Bourget,
2 millions m³.

- Site du Paradis – Lanslebourg,
4,5 millions m³ de déblais inertes provenant du chantier du Portail Est du Tunnel de
base de Venaus et du Portail Ouest du Tunnel de Bussoleno en Italie.



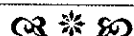


Annexe 4.

**Liaison ferroviaire Lyon – Turin.
Mise en compatibilité des documents d'Urbanisme.**

Emplacements réservés.

St Jean de Maurienne.	Réduction de 1300 m ² de l'E.15 inscrit au P.O.S. Création de l'ER 16, pour un dépôt de matériaux à la Combe des Moulins.
Villargondran.	Extension de 280 000 m ² de l'ER 2, Plan Pinay Les Resses, Les Resses d'en bas pour les installations techniques et la zone de dépôt des Resses.
St Julien Montdenis.	Création de 6 emplacements : N° 6 zone de chantier de Villard Clément. N° 7 site de dépôt du Plan de l'Arc. N° 8 zone de chantier de St Julien. N° 9 zone de chantier de l'illaz. N° 10 zone de chantier de sous Villard Clément. N° 11 zone de chantier de sous Villard Clément. Modification. N° 43 inscrit au PLU par le tracé diminution de 23 420 m ² au profit des ER 6 et 10.
Montricher-Albanne.	N° 2, 3, 4 et 5 pour les aménagements hydrauliques.
Saint André.	N° 8 secteur des Sarrazins pour installations techniques. Réduction de 7 200 m ² de l'emprise de l'ER 43.
Modane.	N° 10, 11, 12, superficie 190 200 m ² pour les pistes de chantiers. N° 13 pour les installations de chantiers.
Villarodin-Bourget.	N° 8 installations de chantier et d'exploitation. N° 9 chantier et dépôt de matériaux, site des Tierces.
Avrieux.	N°1 Puits de ventilation.





Annexe 5.

**Ligne ferroviaire Lyon – Turin.
Mise en compatibilité des documents d’Urbanisme.**

Huit communes.

Communes.	Nombres	Registre.	Délibérations.
St Jean de Maurienne.	0		27 juin 2006 Favorable avec plusieurs points d’application à revoir.
Villargondran.	0		30 juin 2006 Favorable « implicite » quelques points à revoir.
St Julien Montdenis.	0		4 juillet 2006 Avis favorable.
Montricher-Albanne.	1	M. Ottonio, favorable.	2 juin 2006 Avis favorable.
Saint André.	-		Pas de délibération.
Modane.	2	Cipièrre société FTRF utilisation des pistes de chantier. Thomas, différences entre dossier Alpetunnel et L.T.F. inexact.	28 juin 2006. Favorable au projet sans précisions sur l’urbanisme.

Villarodin-Bourget.	2	Guilhermet Aurélie : dépôt de déblais en zones protégées. Lettre du Maire. Autre documents : concernant la DUP et la loi sur l'Eau.	Pas de délibération. Lettre du Maire au nom de la <u>municipalité</u> , avis défavorable : <ul style="list-style-type: none"> - ER plus vastes que celles affectées à la descenderie. - Règlement laxiste. - Contre l'utilisation du site du Moulin.
Avrieux.	1	Observation au nom du Conseil Municipal.	Favorable.
TOTAL	6	Dont deux par les Maires	

Préfecture et Sous-Préfecture aucune déclaration.





Annexe 6.

Permanences des commissaires enquêteurs.

Mairie de	Jour	Heures	Commissaire
St Jean de Maurienne.	31-mai 17-juin	14h00-17h30 08h30-12h00	H. Blanc
Villargondran	31-mai 16-juin 30-juin	08h30-11h30 08h30-11h30 08h30-11h30	H. Blanc
St Julien Montdenis	16-juin 29-juin	14h00-17h30 08h00-12h00	H. Blanc
Montricher-Albanne	15-juin	14h00-17h00	Ch. Delétang
St martin La Porte	13-juin 29-juin	09h00-12h00 14h30-17h30	Ch. Delétang
St Michel de Maurienne	22-juin	09h00-12h00	L. Rossetti
Orelle	27-juin	14h00-17h00	L. Rossetti
St André	09-juin 27-juin	14h00-17h00 14h00-17h00	Ch. Delétang
Le Freney	22-juin	14h30-17h00	L. Rossetti
Fourneaux	31-mai	09h00-12h00	L. Rossetti
Modane	31-mai 16-juin 27-juin	14h00-17h00 09h00-12h00 09h00-12h00	L. Rossetti
Villarodin-Bourget	31-mai 14-juin 30-juin	08h30-11h30 08h30-11h30 08h30-11h30	Ch. Delétang
Avrieux	30-juin	09h00-12h00	L. Rossetti
Aussois	16-juin	14h00-17h00	L. Rossetti
Bramans	20-juin	14h30-17h30	Ch. Delétang
Lanslebourg Mont Cenis	23-juin 29-juin	14h30-17h30 14h30-17h30	H. Blanc
Saint Jean de Maurienne	30-juin	14h00-19h00	Commission Plénière.

