

**Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique  
pour la création d'une nouvelle liaison ferroviaire  
entre GRENAY (Isère) et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE (Savoie)  
dans le cadre du projet LYON – TURIN  
(ITINERAIRES D'ACCES AU TUNNEL FRANCO-ITALIEN)**

**ENQUETE PUBLIQUE DU LUNDI 16 JANVIER AU LUNDI 19 MARS 2012**

**Arrêté Inter Préfectoral du 30 novembre 2011 :  
Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône  
Monsieur le Préfet de l'Isère,  
Monsieur le Préfet de la Savoie**

**Tribunal Administratif de GRENOBLE : décision n° E11000484 / 38 du 25 novembre 2011**

**Pétitionnaire : RESEAU FERRE DE FRANCE - Direction Régionale Rhône-Alpes Auvergne**

--- o o O o o ---

**RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE**

--- o o O o o ---

**MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE :**

**Pierre-Yves FAFOURNOUX, Président, Anne MITAULT remplaçant le Président en cas d'empêchement**

**Pierre BLANCHARD, Raymond ULLMANN, Guy DE VALLEE, Claude CHEVRIER, Gérard BLONDEL**

**Guy TRUCHET, Yves CASSAYRE, Philippe GAMEN, Alain KESTENBAND, Guy GASTALDI, Jean-Paul GOUT**

--- o o O o o ---

**Rapport remis le 2 juillet 2012 à Monsieur le Préfet de la Savoie**

**SOMMAIRE**

INTRODUCTION.....	1
PARTIE 1 : PRESENTATION DU PROJET ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	2
1. GENERALITES CONCERNANT L'OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	3
1.1 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	3
1.1.1 <i>Présentation générale du projet</i> .....	3
1.1.2 <i>Justification de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique</i> .....	3
1.1.3 <i>Justification de l'enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme</i> .....	4
1.2 LE CADRE JURIDIQUE.....	5
1.3 RAPPELS HISTORIQUES : LE CAHIER DES CHARGES DU 7 FEVRIER 1994 ET L'AVENANT DE 1998.....	5
1.3.1 <i>Les finalités du projet dans les années 1990</i> .....	5
1.3.2 <i>Les enjeux d'aménagement dans les années 1990</i> .....	6
1.3.3 <i>Les choix effectués à l'égard des solutions et modes alternatifs</i> .....	8
1.3.4 <i>La conduite du projet</i> .....	11
1.3.5 <i>L'avenant du 18 septembre 1998 au cahier des charges arrêté le 7 février 1994</i> .....	13
1.4 RESUME DES DECISIONS AYANT PRECEDE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	15
1.5 DESCRIPTION GENERALE DE L'OPERATION SOUMISE A ENQUETE PUBLIQUE.....	18
1.5.1 <i>Présentation synthétique du projet</i> .....	18
1.5.2 <i>Les avantages attendus de l'opération</i> .....	19
1.6 LA CONCERTATION ET L'INFORMATION PREALABLES A L'ENQUETE PUBLIQUE.....	23
1.6.1 <i>Le débat préalable et les consultations</i> .....	23
1.6.2 <i>L'information et la participation du public</i> .....	26
1.6.3 <i>La participation de Réseau Ferré de France à la démarche « Grand chantier »</i> .....	27
1.6.4 <i>Réseau Ferré de France à la rencontre du public</i> .....	27
1.6.5 <i>Les réunions tenues par RFF en 2011</i> .....	28
1.7.6 <i>Synthèse sur l'information et la concertation avant l'enquête publique</i> .....	29
2. PREPARATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	30
2.1 DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	30
2.2 PERIODES ET LIEUX D'ENQUETE, PERMANENCES DES COMMISSAIRES ENQUETEURS.....	31
2.3 INFORMATION DU PUBLIC.....	34
2.4 CONTENU DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE.....	35
2.5 PRISE DE CONNAISSANCE DU PROJET ET VISITE DES LIEUX PAR LA COMMISSION D'ENQUETE.....	36
3. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	37
3.1 DEROULEMENT GENERAL DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	37
3.2 DEMANDE DE SURSEOIR A L'ENQUETE PUBLIQUE.....	37
3.3 PROROGATION DE LA DUREE DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	37
3.4 REUNIONS PUBLIQUES.....	39
3.5 AUTRES REUNIONS ET RENCONTRES PENDANT ET A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	39
3.6 AMBIANCE GENERALE AU COURS DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	40
4. BILAN QUANTITATIF DES OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUETE.....	41
4.1 INVENTAIRE QUANTITATIF DES OBSERVATIONS RECUEILLIES.....	41
4.1.1 <i>Décompte brut des observations</i> .....	41
4.1.2 <i>Principales contributions écrites accompagnées de mémoires</i> .....	44
4.1.2 <i>Pétitions</i> .....	44
4.2 PREMIERE SYNTHESE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES.....	45
5. DEMANDES ET QUESTIONS DE LA COMMISSION A RFF A L'ISSUE DE L'ENQUETE.....	46
5.1 PRINCIPALES INTERROGATIONS DE LA COMMISSION A L'ISSUE DE L'ENQUETE.....	46
5.2 DEMANDES NON RETENUES PAR LA COMMISSION.....	46
5.2.1 <i>Le Plan B</i> .....	47
5.2.2 <i>La traversée de la Plaine de Catelan en viaduc</i> .....	47
5.3 PREMIERE LISTE DE DEMANDES ET DE QUESTIONS DE LA COMMISSION.....	48
5.4 LISTE DES CONTREPROPOSITIONS A ANALYSER PAR RFF A LA DEMANDE DE LA COMMISSION.....	50
5.5 SECONDE LISTE DE DEMANDES ET DE QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE.....	51
5.6 REPONSES APPORTEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE AUX DEMANDES DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	51

PARTIE 2 : PRINCIPALES CONTRIBUTIONS, ANALYSE DU PROJET ET BILAN .....	52
6. AVIS DES COLLECTIVITES, DES SOCIOPROFESSIONNELS ET DES ASSOCIATIONS .....	53
6.1 AVIS GLOBAUX EXPRIMES PAR LES PRINCIPALES COLLECTIVITES TERRITORIALES .....	53
6.2 AVIS DES PRINCIPAUX ORGANISMES SOCIOPROFESSIONNELS ET SYNDICATS DU MONDE AGRICOLE.....	60
6.3 AVIS DES PRINCIPAUX ORGANISMES SOCIOPROFESSIONNELS DE L'INDUSTRIE ET DES SERVICES.....	65
6.4 AVIS D'ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS .....	67
6.5 AVIS D'ASSOCIATIONS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT .....	69
6.6 AVIS D'ELUS ET DE PARTIS POLITIQUES .....	71
6.7 AVIS D'AUTRES COMMUNES SITUÉES EN DEHORS DU PERIMETRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	76
7. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS DEPOSEES DANS LES COMMUNES .....	78
7.1 EST LYONNAIS .....	78
7.2 PLAINE DE LA BOURBRE ET DU CATELAN.....	81
7.3 COLLINES DU BAS DAUPHINE.....	88
7.4 DE CHIMILIN A VEREL-DE-MONTBEL : L'AVANT-PAYS SAVOYARD .....	98
7.5 TUNNEL DE DULLIN-L'EPINE, CLUSE DE CHAMBERY ET SECTEUR DE MONTMELIAN.....	106
7.6 TUNNEL DE CHARTREUSE .....	116
7.7 COMBE DE SAVOIE .....	119
7.8 TUNNEL DE BELLEDONNE .....	126
7.9 VALLEE DE LA MAURIENNE .....	127
8. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS PAR GRANDS THEMES .....	137
8.1 LES FONCTIONNALITES DU PROJET .....	137
8.1.1 <i>La capacité des lignes historiques</i> .....	137
8.1.2 <i>Analyse des hypothèses de trafic adoptées par RFF</i> .....	143
8.1.3 <i>Les perspectives de développement du fret ferroviaire</i> .....	149
8.1.4 <i>Les freins au développement du fret ferroviaire</i> .....	151
8.1.5 <i>Le choix de la mixité pour le tunnel de DULLIN-L'EPINE</i> .....	154
8.1.6 <i>L'avis de la SNCF</i> .....	155
8.2 LES EMPRISES DU PROJET SUR LES TERRES AGRICOLES ET LES IMPACTS SUR L'ECONOMIE AGRICOLE.....	156
8.2.1 <i>Les emprises sur les bâtiments agricoles</i> .....	156
8.2.2 <i>Les effets d'emprise</i> .....	157
8.2.3 <i>Compensation des effets d'emprise et de coupures par les aménagements fonciers</i> .....	160
8.2.4 <i>Avis final de la Commission sur la question des impacts agricoles</i> .....	163
8.3 LES EMPRISES DU PROJET SUR LES PROPRIETES BATIES.....	164
8.3.1 <i>Généralités sur le tracé et les emprises</i> .....	164
8.3.2 <i>Bilan des emprises sur l'habitat existant</i> .....	164
8.3.3 <i>Bilan des emprises sur les activités économiques existantes</i> .....	165
8.3.4 <i>Synthèse sur la question des emprises sur les propriétés bâties</i> .....	167
8.4 LES IMPACTS DU CHANTIER .....	168
8.4.1 <i>Les installations nécessaires à la réalisation du chantier</i> .....	168
8.4.2 <i>Dispositions générales</i> .....	168
8.4.3 <i>Dispositions particulières pour le milieu naturel</i> .....	168
8.4.4 <i>Démarche Grand Chantier</i> .....	169
8.4.5 <i>La gestion des matériaux</i> .....	169
8.5 L'INSERTION DE LA LIGNE ET DES OUVRAGES DANS L'ENVIRONNEMENT HUMAIN.....	174
8.5.1 <i>Les nuisances sonores</i> .....	174
8.5.2 <i>Les phénomènes vibratoires</i> .....	188
8.5.3 <i>Les ondes électromagnétiques</i> .....	195
8.5.4 <i>L'insertion paysagère de la ligne et des grands ouvrages d'art</i> .....	196
8.5.5 <i>Le rétablissement des circulations</i> .....	197
8.6 LES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT NATUREL.....	201
8.6.1 <i>L'hydrogéologie, les écoulements souterrains et la ressource en eau potable</i> .....	201
8.6.2 <i>L'hydraulique, la traversée des cours d'eau et la protection contre les inondations</i> .....	204
8.6.3 <i>La destruction de zones humides et la compensation de ces zones</i> .....	207
8.6.4 <i>Les zones Natura 2000</i> .....	213
8.6.5 <i>Les autres milieux naturels remarquables</i> .....	219
8.7 LES RISQUES TECHNOLOGIQUES ET LA SECURITE.....	222
8.7.1 <i>Les risques technologiques</i> .....	222
8.7.2 <i>Le transport des matières dangereuses</i> .....	223
8.7.3 <i>La sécurité dans les tunnels</i> .....	223

8.8 LES EFFETS SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET.....	225
8.8.1 <i>Le développement économique et social à l'échelle européenne</i> .....	225
8.8.2 <i>La réduction des nuisances engendrées par le trafic de Poids Lourds</i> .....	225
8.8.3 <i>La réduction des gaz à effet de serre et le bilan Carbone</i> .....	225
8.9 LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME .....	226
8.9.1 <i>Les fondements de l'enquête publique pour la mise en compatibilité</i> .....	226
8.9.2 <i>Bilan global des mises en compatibilité</i> .....	226
9. ANALYSE DES PROPOSITIONS ALTERNATIVES ET AMELIORATIONS PROPOSEES PAR RFF.....	227
9.1 LA PROPOSITION ALTERNATIVE PRESENTEE PAR LA COMMUNE DE CHIMILIN.....	227
9.1.1 <i>Présentation sommaire de la proposition alternative</i> .....	227
9.1.2 <i>Analyse par RFF de la proposition alternative faite par la Commune de CHIMILIN</i> .....	228
9.1.3 <i>Avis de la Commission sur la proposition alternative faite par la Commune de CHIMILIN</i> .....	228
9.2 LA PROPOSITION DE CONTRE-PROJET SOUTENUE PAR LA COMMUNE DE CHAPAREILLAN .....	229
9.2.1 <i>Présentation sommaire de la proposition de contre-projet</i> .....	229
9.2.2 <i>Analyse par RFF du contre-projet pour la traversée de CHAPAREILLAN</i> .....	230
9.2.3 <i>Avis de la Commission sur le contre-projet pour la traversée de CHAPAREILLAN</i> .....	231
9.3 AMELIORATIONS PROPOSEES A LA TETE EST DU TUNNEL DE DULLIN-L'EPINE.....	232
9.3.1 <i>Demandes de la Commission d'enquête à RFF</i> .....	232
9.3.2 <i>Propositions d'amélioration faites par RFF</i> .....	232
10. BILAN FINAL, DEMANDES ET RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION.....	233
10.1 LES PRINCIPAUX AVANTAGES DU PROJET .....	233
10.2 LES PRINCIPAUX INCONVENIENTS DU PROJET .....	234
10.3 L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET .....	235
10.4 LES DEMANDES DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	237
10.4.1 <i>RFF doit travailler en concertation avec le monde agricole et les acteurs locaux</i> .....	237
10.4.2 <i>RFF doit réétudier la question des sites de dépôts des déblais impropres</i> .....	238
10.4.3 <i>RFF doit mettre en place des Commissions Territoriales de Concertation et de Suivi</i> .....	239
10.5 LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	240
ANNEXES .....	244
ANNEXES JOINTES AU RAPPORT .....	244
<i>Annexe I : Lettre du Président de la Commission d'enquête à Monsieur le Préfet de la Savoie</i> .....	
<i>Annexe II : Compte-rendus des quatre réunions publiques tenues par la Commission d'enquête</i> .....	
<i>Annexe III : Examen des sites de dépôts de déblais par la Commission d'enquête</i> .....	
<i>Annexe IV : Mémoire en réponse aux questions et demandes de la Commission d'enquête</i> .....	
<i>Annexe V : Mémoire d'analyse des propositions alternatives pour CHIMILIN et CHAPAREILLAN</i> .....	
ANNEXES NON JOINTES AU RAPPORT.....	

## INTRODUCTION

Le présent rapport concerne l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), en vue de réaliser l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire LYON-Saint-Exupéry et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE.

Ce projet est porté par Réseau Ferré de France qui en est le Maître d'Ouvrage.

Cette enquête publique s'est déroulée, après prolongation, du 16 janvier 2012 au 19 mars 2012.

Le présent rapport comprend deux parties :

La Partie 1 : « Présentation du projet et déroulement de l'enquête publique » comprend cinq chapitres :

- le chapitre 1 rappelle les objectifs du projet, les décisions ministérielles adoptées au cours des vingt dernières années et il en décrit les principales composantes ;
- le chapitre 2 relate la préparation de l'enquête publique ;
- le chapitre 3 est consacré au déroulement de l'enquête publique ;
- le chapitre 4 dresse le bilan quantitatif des observations recueillies pendant l'enquête ;
- le chapitre 5 présente les demandes et questions que la Commission d'enquête a posé à RFF à l'issue de l'enquête ; RFF a répondu à ces demandes en rédigeant un Mémoire en Réponse et un Mémoire d'Analyse, et ces deux documents sont joints en Annexes IV et V.

La Partie 2 : « Principales contributions, analyse du projet et bilan » comprend aussi cinq chapitres :

- le chapitre 6 présente les avis émis par les grandes collectivités territoriales, les organismes socioprofessionnels et les principales associations ;
- le chapitre 7 analyse les contributions classées par territoires et par communes traversées. ;
- le chapitre 8 analyse les contributions classées par grands thèmes :
  - o les fonctionnalités du projet,
  - o les emprises du projet sur les terres agricoles et les impacts sur l'économie agricole,
  - o les emprises du projet sur les propriétés bâties,
  - o les impacts du chantier,
  - o l'insertion de la ligne et des ouvrages dans l'environnement humain,
  - o les impacts du projet sur l'environnement naturel,
  - o les risques technologiques et la sécurité,
  - o les effets socio-économiques du projet,
  - o la mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- le chapitre 9 présente les propositions alternatives faites par les deux communes de CHIMILIN et de CHAPAREILLAN, l'analyse et les propositions d'améliorations faites par RFF et l'avis de la Commission d'enquête sur ces propositions ;
- le chapitre 10 est consacré au Bilan final du projet, mettant en évidence les principaux avantages du projet, ses inconvénients, ainsi que les demandes et les recommandations faites par la Commission pour améliorer les conditions d'insertion du projet dans l'environnement humain et naturel.

A la suite du rapport de la Commission, cinq documents annexés présentent :

Annexe I : Lettre du Président de la Commission d'enquête à Monsieur le Préfet de la Savoie  
Annexe II : Compte-rendus des quatre réunions publiques tenues par la Commission d'enquête  
Annexe III : Examen des sites de dépôts de déblais par la Commission d'enquête  
Annexe IV : Mémoire en réponse aux questions et demandes de la Commission d'enquête  
Annexe V : Mémoire d'analyse des propositions alternatives pour CHIMILIN et CHAPAREILLAN

Les conclusions motivées et l'avis final de la Commission d'enquête font l'objet d'un document séparé.

**PARTIE 1 : PRESENTATION DU PROJET ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

## 1. GENERALITES CONCERNANT L'OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

### 1.1 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

#### 1.1.1 Présentation générale du projet

Le projet soumis à l'enquête publique préalable à la DUP est l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire LYON-TURIN, entre LYON-Saint-Exupéry et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE. Le Maître d'Ouvrage du projet est Réseau Ferré de France (RFF).

Cette opération fait partie du programme de la nouvelle liaison ferroviaire LYON-TURIN, projet qui répond à de grandes ambitions de politique européenne des transports et de protection de l'environnement, essentiel pour l'aménagement du territoire tant à l'échelle régionale et nationale qu'au niveau européen.

Il vise une amélioration importante des relations ferroviaires entre la France et l'Italie, un report modal significatif pour le transport de marchandises dans un environnement particulièrement sensible, ainsi que le développement des dessertes nationales et régionales pour les voyageurs.

Il s'inscrit dans le corridor européen V KIEV - LISBONNE (axe est - ouest classé « *projet prioritaire n° 6 des réseaux transeuropéens de transport* »), et proposant une alternative compétitive au mode routier pour les marchandises et aux modes routiers et aériens pour les voyageurs.

#### 1.1.2 Justification de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

L'enquête publique porte à la fois :

- sur l'utilité publique de la liaison, entre COLOMBIER-SAUGNIEU (LYON-Saint-Exupéry) et MONTMELIAN d'une part pour la ligne mixte, et entre AVRESSIEUX et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE d'autre part, pour la partie exclusivement fret ;
- sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes et ZAC concernées, conformément aux articles L. 123-16 et R. 123-23 du code de l'urbanisme.

La déclaration d'utilité publique de ce projet est requise car le Maître d'Ouvrage n'est pas assuré de la maîtrise foncière et le recours à l'expropriation pourra être nécessaire. L'enquête publique est prévue :

- par les articles L. 123-1 et suivants du code de l'environnement relatifs à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement : l'enquête est obligatoire dès lors que les travaux, aménagements ou ouvrages d'une ligne ou portion de ligne nouvelle de chemin de fer d'une longueur supérieure à 5 km ou dont le montant des travaux est supérieur à 1 900 000 €, sont susceptibles d'affecter l'environnement en raison de leur nature même, de leur consistance ou du caractère des zones concernées,
- par l'article L. 11-1 et les articles R. 11-14 à R. 11-14-15 du code de l'expropriation.

Le but de l'enquête publique est d'informer le public sur la nature du projet.

Le dossier permet aux intéressés de connaître la nature, la localisation du projet et des travaux, ainsi que leurs principales caractéristiques, et leurs impacts sur l'environnement.

Le public peut ainsi, exprimer ses observations et propositions sur des registres mis à sa disposition ou les adresser, par courrier, au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête.

Le périmètre de l'enquête est défini à l'échelle des territoires communaux.

Ainsi, l'enquête se déroulera dans les communes dont le territoire est intercepté par la bande d'enquête définie au Plan Général des Travaux (pièce B du dossier d'enquête).

Le projet s'étend de LYON-Saint-Exupéry à SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE, il traverse les départements du Rhône, de l'Isère et de la Savoie, sur près de 140 km. Les communes concernées sont les suivantes :

Pour la partie LYON-Saint-Exupéry - MONTMELIAN :

- **dans le Rhône** : COLOMBIER-SAUGNIEU, SAINT-LAURENT-DE-MURE ;
- **en Isère** : GREY, SATOLAS-ET-BONCE, SAINT-QUENTIN-FALLAVIER, CHAMAGNIEU, FRONTONAS, LA VERPILLIERE, VILLEFONTAINE, VAULX-MILIEU, L'ISLE-D'ABEAU, SAINT-MARCEL-BEL-ACCUEIL, SAINT-SAVIN, BOURGOUIN-JALLIEU, RUY-MONTCEAU, SEREZIN-DE-LA-TOUR, CESSIEU, SAINT-VICTOR-DE-CESSIEU, SAINT-JEAN-DE-SOUDAIN, LA TOUR-DU-PIN, SAINTE-BLANDINE, SAINT-DIDIER-DE-LA-TOUR, SAINT-CLAIR-DE-LA-TOUR, SAINT-ANDRE-LE-GAZ, LA BATIE-MONTGASCON, FILITIEU, CHIMILIN, AOSTE, ROMAGNIEU ;
- **en Savoie** : SAINT-GENIS-SUR-GUIERS, BELMONT-TRAMONET, AVRESSIEUX, VEREL-DE-MONTBEL, AYN, NOVALAISE, NANCES, LA MOTTE-SERVOLEX, CHAMBERY, VOGLANS, CHIGNIN, FRANCLIN, MONTMELIAN ;

Pour la partie AVRESSIERUX – SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE :

Le projet est majoritairement situé en Savoie, mais il traverse aussi quelques communes en Isère. De l'ouest vers l'est, les communes traversées sont :

- DULLIN, SAINT-ALBAN-DE-MONTBEL, LA BRIDOIRE, ATTIGNAT-ONCIN, LEPIN-LE-LAC, AIGUEBELETTE-LE-LAC, SAINT-THIBAUD-DE-COUZ, VIMINES, SAINT-CASSIN, MONTAGNOLE, APREMONT, LES MARCHES, CHAPAREILLAN, LAISSAUD, LES MOLETTES, SAINTE-HELENE-DU-LAC, LA CHAPELLE BLANCHE, SAINT-MAXIMIN, LE MOUTARET, DETRIER, LA CHAPELLE DU BARD, ARVILLARD, SAINT-REMY-DE-MAURIENNE, SAINT-ETIENNE-DE-CUINES, LA CHAMBRE, SAINTE-MARIE-DE-CUINES, PONTAMAFREY-MONTPASCAL, JARRIER, SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE ;

### **1.1.3 Justification de l'enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme concerne les 44 communes suivantes :

**Dans le Rhône** : COLOMBIER-SAUGNIEU, SAINT-LAURENT-DE-MURE ;

**En Isère** : GREY, SATOLAS-ET-BONCE, CHAMAGNIEU, FRONTONAS, LA VERPILLIERE, VILLEFONTAINE, VAULX-MILIEU, L'ISLE-D'ABEAU, SAINT-MARCEL-BEL-ACCUEIL, BOURGOUIN-JALLIEU, RUY-MONTCEAU, SEREZIN-DE-LA-TOUR, CESSIEU, SAINT-VICTOR-DE-CESSIEU, SAINT-JEAN-DE-SOUDAIN, LA TOUR-DU-PIN, SAINTE-BLANDINE, SAINT-DIDIER-DE-LA-TOUR, FILITIEU, CHIMILIN, AOSTE,, ROMAGNIEU, CHAPAREILLAN ;

**En Savoie** : SAINT-GENIS-SUR-GUIERS, BELMONT-TRAMONET, AVRESSIEUX, VEREL-DE-MONTBEL, LA MOTTE-SERVOLEX, CHAMBERY, VOGLANS, FRANCLIN, MONTMELIAN, SAINT-THIBAUD-DE-COUZ, LES MARCHES, LAISSAUD, LES MOLETTES, SAINTE-HELENE-DU-LAC, DETRIER, SAINT-REMY-DE-MAURIENNE, SAINT-ETIENNE-DE-CUINES, SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE .

Enfin, en Isère, **deux ZAC** (Zone d'Aménagement Concerté) situées sur les communes de GREY, SAINT-QUENTIN-FALLAVIER ET SATOLAS-ET-BONCE font également l'objet d'une mise en compatibilité de leur PAZ (Plan d'Aménagement de Zone) : ZAC de Chesnes nord et ZAC de Chesnes ouest

Le projet concerne également six Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) :

- Trois sont approuvés et sont compatibles avec le projet : le SCoT de l'agglomération Lyonnaise, le SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné, le SCoT de Savoie Métropole.
- Trois sont en cours d'élaboration et ont fait l'objet d'une demande de prise en compte du projet dans le cadre du porté à connaissance de l'Etat : le SCoT Nord-Isère, le SCoT de l'Avant Pays Savoyard, le SCoT de la Région Urbaine de GRENOBLE (mis en enquête publique au printemps 2012).



## 1.2 LE CADRE JURIDIQUE

---

### Textes généraux applicables au projet

- le code de l'environnement,
- le code de l'urbanisme,
- le code de l'expropriation, le code de la route,
- le code général de la propriété des personnes publiques,
- le code de la voirie routière,
- le code du patrimoine,
- le code rural,
- le code forestier,
- la circulaire du Premier Ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales,
- le Projet d'Intérêt Général (PIG) - Arrêté inter-préfectoral du 3 janvier 2012).

### Textes applicables à l'enquête

- le code de l'environnement : L.122.1 et R.122-1 et suivants, relatifs à l'étude d'impact et mention dans l'avis d'enquête, L. 123-1 à L. 123-16 et R. 123-1 à R. 123-23 relatifs au champ d'application et à l'objet de l'enquête publique, L. 414-4 et suivants et R.419-19 et suivants relatifs à l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000,
- le code de l'expropriation, ses articles L. 11-1 à L. 11-8, R. 11-1 à R. 11-4, R. 11-14-1 à R. 11-14-15 et R. 11-15 à R. 11-18,
- le code de l'urbanisme : articles L. 123-16 et R. 123-23, ainsi que L. 122-15 et R. 122-11 (relatifs au SCoT) du code de l'urbanisme,
- le code des transports : articles L. 1511-2 à L. 1511-4 relatifs à l'évaluation des grands projets d'infrastructure.

## 1.3 RAPPELS HISTORIQUES : LE CAHIER DES CHARGES DU 7 FEVRIER 1994 ET L'AVENANT DE 1998

---

### 1.3.1 Les finalités du projet dans les années 1990

#### **Relier les réseaux ferroviaires français et italien**

Le Schéma Directeur National des lignes à grande vitesse approuvé par décret n° 92-355 du 1<sup>er</sup> avril 1992 avait pour ambition de participer au progrès de l'intégration européenne et de constituer un outil au service de l'aménagement du territoire en ouvrant les régions françaises sur l'Europe.

La liaison LYON-TURIN a été inscrite au Schéma Directeur et elle constituait un des maillons clés du futur réseau européen des trains à grande vitesse, car elle assure la connexion au réseau à grande vitesse italien, isolé par la non appartenance de la Suisse à la Communauté Européenne.

L'intérêt de cette liaison a été confirmé par les deux gouvernements, français et italien qui ont décidé, lors du sommet de VITERBE d'octobre 1991, d'engager les études de cette nouvelle liaison.

Le Cahier des charges du 7 février 1994 porte sur la partie française de la liaison LYON-TURIN.

#### **Rendre le transport de fret plus performant**

Face à la saturation des infrastructures routières envisagée à l'horizon 2010 dans les Alpes du Nord en particulier, le ministre des transports français et le ministre des travaux publics italien, ont considéré qu'une priorité devait être donnée au transport de marchandises par fer, et que l'hypothèse du doublement des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc devait être abandonnée.

Le choix d'un tunnel ferroviaire mixte a été pris pour permettre d'assurer le transit des marchandises pour le franchissement des Alpes et d'absorber à long terme une partie de l'augmentation du trafic routier afin de réduire les effets négatifs pour l'environnement.

### **Favoriser la complémentarité entre modes**

Les perspectives de croissance du trafic routier résultant de la mise en service complète de l'autoroute indiquaient une saturation du Tunnel du Fréjus à l'horizon 2010.

La société du Tunnel du Fréjus prévoyait 7 500 poids lourds/jour, en 2000. Il était envisagé que la nouvelle liaison puisse absorber une partie de l'augmentation du trafic global, par une éventuelle autoroute ferroviaire, évitant aux poids lourds d'emprunter le tunnel du Fréjus, à 1200 mètres d'altitude.

### **Augmenter l'accessibilité des Alpes du Nord**

La desserte TGV ne se limite pas au seul voisinage des lignes nouvelles. Les TGV circulent sur les lignes existantes et desservent les gares des centres villes de CHAMBERY, AIX-LES-BAINS, ANNECY, GRENOBLE et les gares d'accès aux stations touristiques alpines. La création d'une gare « Savoie-Dauphiné », à proximité de MONTMELIAN, améliorera encore l'accessibilité de cette région.

Avec la ligne à grande vitesse (LGV) LYON-TURIN, des gains de temps importants sont attendus sur l'ensemble de ces dessertes. L'accessibilité des Alpes du Nord ne sera pas seulement améliorée au départ de Lyon et de Paris, mais aussi par liaison TGV directe ou par correspondance à partir d'une partie importante du territoire national et de certains pôles européens (Nord de l'Europe, Italie Espagne). Ce projet, complété par l'aménagement ferroviaire du Sillon Alpin entre AIX-LES-BAINS, ANNECY et GENEVE, permettra enfin d'apporter à cette dernière ville une amélioration significative de sa desserte pour l'ensemble des destinations françaises et européennes indiquées ci-dessus.

### **Contribuer à l'amélioration des liaisons ferroviaires au sein de la Région Rhône-Alpes**

Avec la desserte des villes du Sillon Alpin, la LGV Lyon-Turin desservira également les gares de LYON - Part-Dieu et de LYON -Saint-Exupéry. Des liaisons régionales à grande vitesse seront ainsi assurées sur les relations LYON-GRENOBLE et LYON-CHAMBERY-ANNECY.

La complémentarité avec la desserte régionale (TER) sera recherchée et développée pour diffuser les effets du TGV vers les gares du Sillon Alpin.

Enfin, les sillons dégagés sur les lignes existantes, par le report de circulations sur la ligne nouvelle et l'électrification de la ligne MONTMELIAN-GRENOBLE, pourront être mis à profit pour l'amélioration des liaisons de la vie quotidienne, en collaboration avec les autorités organisatrices de transport.

L'intérêt de la ligne nouvelle a été souligné par le Conseil Régional Rhône-Alpes qui s'est engagé en faveur de ce projet qu'il juge prioritaire, et pour lequel il a participé financièrement aux études.

## **1.3.2 Les enjeux d'aménagement dans les années 1990**

### **Enjeux socio-économiques**

Le projet devra contribuer à :

- resituer la France, dans la géographie économique de l'Europe,
- développer les échanges économiques avec l'Italie,
- promouvoir le développement économique, social et culturel de la région Rhône-Alpes, en favorisant l'implantation d'entreprises françaises et italiennes de part et d'autre de la frontière, le développement des échanges culturels, universitaires, et technologiques,
- créer un nouvel aménagement du territoire régional avec le développement du site multimodal de Saint-Exupéry et l'implantation d'une gare TGV à proximité de MONTMELIAN, au carrefour des grandes vallées alpines, et d'un axe privilégié vers l'Italie.

## Aménagement du territoire

La ligne nouvelle devra permettre de diffuser les avantages de la grande vitesse :

- en renforçant et en accélérant la desserte TGV des principales villes du sillon alpin (GRENOBLE, CHAMBERY, AIX-LES-BAINS, ANNECY), non seulement à partir de PARIS, LYON et TURIN, mais aussi d'autres villes importantes, françaises et européennes en fonction du développement du réseau ;
- en assurant la desserte directe des centres villes par TGV et éventuellement en mettant en place (si une telle offre s'avère pertinente), une desserte régionale par Ligne à Grande Vitesse ;
- en créant une gare « Savoie-Dauphiné » près de MONTMELIAN, assurant une articulation entre réseau TGV et réseau classique, pour un développement équilibré du Sillon Alpin et une desserte de la Tarentaise, de la Maurienne, de la vallée de l'Arve et du Chablais.
- en mettant en place, dans ces gares, des correspondances routières et ferroviaires de qualité pour une desserte régionale et locale organisée en synergie.

La ligne devra permettre de renforcer la desserte de la gare TGV de LYON - Saint-Exupéry et d'en faire, à long terme, une plateforme de correspondance des TGV. Le projet devra être compatible avec les opérations d'urbanisme en cours et les grands projets, notamment autoroutiers.

## Enjeux concernant le transport de fret

Conformément aux principes généraux de développement du réseau TGV en France, la liaison transalpine sera dédiée au trafic à grande vitesse. Toutefois, le tunnel de base qui doit faire l'objet d'un accord franco-italien permettant la jonction en SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE et SUSE sera conçu pour une utilisation mixte voyageurs/marchandise, dans la perspective de la mise en place d'une autoroute ferroviaire capable d'absorber une part importante du trafic de poids lourds traversant l'arc alpin.

## Enjeux d'environnement et de cadre de vie

Les impacts positifs du transport ferroviaire sur l'environnement sont à souligner : le train est moins pénalisant que le mode routier, sur la pollution locale (émissions de gaz toxiques), sur la pollution globale (réduction des émissions de gaz à effet de serre) et il consomme moins d'énergie.

A ces effets positifs s'ajoute la moindre consommation d'espace réservé aux infrastructures, dès lors que le report du trafic routier sur LGV éviterait la saturation du réseau, et donc la construction de nouvelles autoroutes et le doublement des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.

Cependant, la recherche de la meilleure insertion du projet dans son environnement reste nécessaire. Elle s'inscrira dans le cadre des textes législatifs et réglementaires correspondants.

L'environnement du projet est caractérisé par le relief alpin, de plus en plus marqué de l'Est vers l'Ouest, par une forte urbanisation des vallées et, dans l'Ouest du projet, par un habitat dispersé dense sur les collines. Les études ultérieures devront prendre en compte ces particularités :

- la richesse des paysages du patrimoine naturel et humain et l'attrait touristique de la région justifieront une recherche fine des tracés et des mesures de réduction d'impacts défavorables, sur les paysages et les milieux naturels. Tous les moyens utiles devront être mis en œuvre pour optimiser le projet à l'aide des outils de concertation adaptée ; une attention particulière sera portée sur le site inscrit du lac d'Aiguebelette, sur la Combe de Savoie, du fait des positions dominantes de l'habitat et de l'importance de l'activité agricole, et sur la vallée de la Maurienne ;
- la propagation des bruits dans des sites escarpés devra faire l'objet des études utiles en vue de disposer d'outils de prédiction permettant de dimensionner les ouvrages nécessaires au respect des prescriptions en vigueur, au moment de la réalisation du projet ;
- afin de garantir la sécurité des trains et des riverain , une attention particulière devra être portée aux études hydrauliques, géotechniques et trajectographiques ;
- la recherche des sites de dépôts pour les matériaux non réutilisables des tunnels et des déblais devra être engagée en concertation avec les services concernés de l'Etat et les collectivités, accompagnée des études d'impact et paysagères adaptées aux sites concernés.

## L'urbanisation

Le projet devra prendre en compte les perspectives de développement de la ville nouvelle de L'ISLE D'ABEAU et celles d'aménagement de la Combe de Savoie.

La compatibilité avec les projets autoroutiers suivants, sera étudiée avec soin, dans le souci de réduire l'impact relatif à deux infrastructures qui se croisent ou se joutent :

- autoroute A48 AMBERIEU-GRENOBLE,
- contournement de CHAMBERY,
- autoroute A43 en Maurienne.

Le respect du tissu dense d'habitat dispersé, notamment dans le Nord Isère, guidera la recherche des tracés. L'indemnisation des riverains s'effectuera dans le cadre des nouvelles pratiques proposées par la SNCF : chaque propriétaire dont l'habitation est située à moins de 150 mètres de l'axe de la ligne (lorsqu'elle est à l'air libre et non en souterrain), pourra demander à la SNCF de lui acquérir sa propriété ou de compenser une moins-value en cas de transaction immobilière, sur la base de la valeur du bien, compte-tenu du marché avant l'arrivée du TGV.

### **1.3.3 Les choix effectués à l'égard des solutions et modes alternatifs**

Dans son rapport remis en novembre 1991, Maurice LEGRAND estimait que la saturation des tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus interviendrait à l'horizon 2010 et que les études sur de nouvelles traversées alpines, entre la France et l'Italie, devaient être entreprises sans attendre.

Sur la base de ce rapport, le Ministre des transports français et le ministre des travaux publics italien ont décidé, le 25 janvier 1993, que pour les Alpes du Nord, la priorité devait être donnée au transport des marchandises par fer et considéré, en conséquence, que le doublement d'un des deux tunnels routiers existants ou la création d'un nouveau franchissement routier n'était pas nécessaire.

La liaison ferroviaire LYON-TURIN avec tunnel mixte a donc été ainsi confirmée.

## Caractéristiques techniques du projet

### a) Section LYON-MONTMELIAN

Les caractéristiques de cette section devront permettre la circulation à très grande vitesse.

La LGV Lyon-Montmélian devra pouvoir constituer une tranche fonctionnelle, indépendante des autres sections. A cette fin, elle sera raccordée :

- côté LYON
  - à la LGV Sud-Est vers le Nord, au Sud de la gare de Saint-Exupéry,
  - à la LGV Sud-Est vers le Sud,
  - à la ligne LYON - SAINT-ANDRE-LE-GAZ..
- côté MONTMELIAN
  - à la LGV transalpine vers TURIN,
  - à la ligne CHAMBERY - MONTMELIAN ou GRENOBLE - MONTMELIAN vers CHAMBERY, et vers la nouvelle gare du secteur de MONTMELIAN, puis vers la Maurienne et la Tarentaise,
  - à la ligne GRENOBLE-MONTMELIAN vers GRENOBLE.

Le tracé LYON-MONTMELIAN passera par le Nord-Isère, conformément au schéma directeur ferroviaire national approuvé par les collectivités régionales et départementales et confirmé par les études spécifiques reprises dans le dossier diffusé le 12 octobre 1992 dans le cadre des études préliminaires. C'est en effet le tracé le plus direct et qui présente le meilleur bilan socio-économique. Il conditionne par ailleurs la réalisation ultérieure de l'aménagement ferroviaire du Sillon Alpin.

**b) Section MONTMELIAN-TURIN (partie française)**

Les caractéristiques de cette section devront permettre la circulation à très grande vitesse. La vitesse pourra toutefois être réduite pour tenir compte de contraintes topographiques majeures. Cette section sera raccordée :

- à l'Ouest :
  - o à la LGV LYON-MONTMELIAN,
  - o à la ligne GRENOBLE-MONTMELIAN vers la gare de MONTMELIAN et, au delà, vers CHAMBERY.
  - o à la ligne GRENOBLE-MONTMELIAN vers GRENOBLE.
- à proximité de SAINT-JEAN DE MAURIENNE :
  - o à la ligne SAINT-PIERRE D'ALBIGNY-MODANE vers MODANE.
  - o La LGV franchira le massif de Belledonne en tunnel, entre la Combe de Savoie et SAINT-REMY-DE-MAURIENNE.

**c) Aménagement de la ligne GRENOBLE-MONTMELIAN**

Simultanément à la réalisation de la section LYON-MONTMELIAN, la ligne existante devra faire l'objet des aménagements suivants :

- électrification et modernisation,
- relèvement de la vitesse maximale.

**d) Gare TGV « Savoie-Dauphiné »**

Une nouvelle gare sera créée au sud de MONTMELIAN. Elle devra être accessible aux trains classiques et aux TGV. Elle comportera des installations permettant :

- pour les TGV et rapides express, la possibilité d'arrêt et de passage sans arrêt ;
- pour les trains d'intérêt régional, la possibilité de desservir l'ensemble des directions (CHAMBERY et au-delà, Tarentaise, Maurienne, GRENOBLE), en correspondance avec les TGV, ou à des fins strictement régionales.

Elle devra être conçue pour assurer les correspondances entre trains dans les meilleures conditions pour les voyageurs. Elle devra être mise en service dans le cadre de l'aménagement LYON-MONTMELIAN-GRENOBLE (points a et c).

**e) Acheminement du fret et autoroute Ferroviaire**

La mixité du tunnel de base entre la France et l'Italie, conduit à étudier les possibilités d'acheminement du fret au tunnel. Les solutions proposées devront respecter les principes suivants :

- éviter les pertes de temps des trains rapides et les nécessités de stockage des trains lents sur l'ensemble de l'itinéraire,
- adapter les caractéristiques géométriques de l'infrastructure aux caractéristiques potentielles du matériel ferroviaire qui empruntera l'itinéraire,
- s'assurer que dans les phases intermédiaires, les trafics tant voyageurs que fret disposeront d'infrastructures de capacité suffisante.

L'étude de faisabilité d'une autoroute ferroviaire sera poursuivie, entre AMBERIEU-MONTMELIAN et l'Italie, avec contournement des agglomérations d'AIX-LES-BAINS et CHAMBERY, en supposant la réalisation du projet complet de la ligne à grand vitesse MONTMELIAN-TURIN, avec le dégagement d'un gabarit plus large pour le tunnel de base, et éventuellement d'autres ouvrages, en tenant compte des conséquences de l'augmentation du gabarit sur le coût des tunnels.

## Phasage de la réalisation du projet

Les possibilités de phasage éventuel devront également être examinées. Le projet de liaison transalpine LYON-TURIN retenu au schéma directeur, distingue deux tronçons : LYON-MONTMELIAN, en territoire français, et MONTMELIAN-TURIN, soumis à un accord international entre la France et l'Italie.

La réalisation du projet est effectivement prévue en deux étapes :

- **La section LYON-MONTMELIAN** sera réalisée la première pour plusieurs raisons :
  - située en France, elle ne nécessite pas de montage juridique particulier,
  - son taux de rentabilité plus élevé dans sa solution de base, proche du seuil permettant le financement par l'exploitant, en facilitera sa réalisation rapide,
  - le gain de temps entre LYON et TURIN qui résulte de cette première phase permet la création de liaisons TGV avec l'Italie dès sa mise en service,
  - son délai de construction plus court et sa réalisation technique plus habituelle permettent d'envisager, de manière tout à fait réaliste, un horizon de réalisation plus rapproché.

Ces particularités ne mettent pas en cause l'objectif d'une réalisation complète de la liaison LYON-TURIN qui, seule, peut permettre de relier avec le maximum d'efficacité les réseaux français et italien à grande vitesse et d'offrir un nouveau franchissement des Alpes performant pour le fret. Au contraire, la réalisation en phase de la section entre LYON et MONTMELIAN facilitera la réalisation du projet complet.

Avec ses raccordements vers CHAMBERY, la Maurienne, la Tarentaise et GRENOBLE, l'électrification et l'aménagement de la ligne MONTMELIAN-GRENOBLE avec relèvement de la vitesse, cette première étape permettra d'améliorer les dessertes entre les Alpes, la Savoie, le Dauphiné, et le reste du territoire national d'une part, et de réduire significativement les temps de parcours des circulations vers l'Italie du Nord qui, dans ce cas, continueront de franchir les Alpes par le tunnel actuel.

L'accroissement du trafic vers Rhône-Alpes et l'Italie résultant de cette première étape, incluant la mise en service d'une partie du parc des rames internationales et le début de l'amortissement de ce parc, améliore la rentabilité de la deuxième étape et permet ainsi d'accélérer sa réalisation.

- **La section MONTMELIAN-TURIN** pourra elle-même être réalisée en plusieurs phases.

Dans cette hypothèse, le tunnel de base sera réalisé en première phase, les TGV et les trains de fret utilisant la ligne actuelle entre MONTMELIAN et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE.

Dans ce cas, le maître d'ouvrage devra prendre toutes les mesures pour permettre l'acheminement de l'ensemble du trafic TGV, TER et trains de fret, moyennant les éventuels aménagements nécessaires.

En deuxième phase, sera réalisée la ligne nouvelle entre MONTMELIAN et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE.

## Apports du projet en matière de transport

Le maître d'ouvrage devra, au plus tard, à l'enquête publique :

- a) Expliciter les flux de transport envisagés à la mise en service du projet, sans réalisation du projet (situation de référence), et avec réalisation du projet (situation projet) ;
- b) Préciser la nature et le volume des flux, les principales origines / destinations des trafics et les avantages apportés pour les usagers et la collectivité :
  - gains de temps sur les différentes origines/destinations et autres gains pour les usagers,
  - gains pour la collectivité, notamment en matière de sécurité, pollution et d'énergie consommée ;
- c) Examiner les impacts à l'égard des autres modes de transport, routier et aérien ;

**d)** Etudier la complémentarité TGV/TER : celle-ci fera l'objet d'une étude des mobilités pour appuyer, à l'arrivée du TGV à MONTMELIAN, la recombinaison des dessertes régionales, afin de réexaminer les besoins de transports régionaux, en concertation avec les autorités organisatrices de transport.

Cette étude qui portera sur le Nord-Isère, la Savoie, la Haute-Savoie, l'Etoile de Grenoble, le Sillon alpin, fera l'objet d'une étroite concertation avec les collectivités locales.

La recombinaison des dessertes régionales sera conçue à partir des fonctions des trains régionaux

- dessertes dites de bassin d'emploi, qui nécessitent de prendre en compte les déplacements domicile/travail en veillant à assurer la continuité avec les transports urbains,
- dessertes dites inter-cités ou inter-villes qui assurent une cohésion des territoires régionale et doivent répondre à l'amélioration des temps de parcours entre les grandes villes de la région,
- dessertes de rabattement vers les gares desservies par TGV,
- dessertes répondant aux besoins du tissu rural.

Ces études seront engagées dès l'APS afin de permettre une mise en œuvre de cette complémentarité à l'ouverture de la ligne à grande vitesse.

### **1.3.4 La conduite du projet**

#### **1.3.4.1 Procédure réglementaire**

Conformément aux principaux textes régissant les grands projets d'infrastructure, la procédure s'est déroulée de la façon suivante :

#### **Inscription au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse**

Elle a fait l'objet d'une consultation des Régions en 1990 et d'une décision gouvernementale en mai 1991 et du décret n° 92-355 du 1<sup>er</sup> avril 1992.

#### **Débat sur l'intérêt économique et social du projet d'infrastructure**

Le débat organisé sous la responsabilité du préfet coordonnateur a porté sur les grandes fonctions de l'infrastructure, dans une approche intermodale.

Afin d'en assurer la transparence, une Commission de suivi a été constituée auprès du préfet coordonnateur, jusqu'au lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

A l'issue du débat, le préfet coordonnateur en a établi le bilan et a proposé au Ministre de l'équipement et des transports un projet de cahier des charges de l'infrastructure.

Les études de tracé ont été engagées à partir du cahier des charges arrêté par le gouvernement.

#### **Etudes préliminaires**

Elles font l'objet d'une consultation organisée par le préfet coordonnateur et les préfets de département en vue d'aboutir au choix d'un fuseau et donnant lieu à décision ministérielle de poursuivre les études.

#### **Etudes d'APS (Avant-Projet Sommaire)**

Elles consistent à préciser la variante retenue et permettent l'engagement de l'enquête d'utilité publique ou de la procédure de projet d'intérêt général. Au terme de la procédure de D.U.P., les principales modifications apportées au projet sont rendues publiques afin de permettre une meilleure information des citoyens et un suivi des engagements de l'Etat.

#### **Etudes d'APD (Avant-Projet Détaillé)**

Elles conduisent à l'approbation ministérielle et à la constitution des dossiers d'appels d'offres.

Un Comité de suivi est constitué par le préfet avec les responsables locaux concernés (élus, forces sociales économiques, associations locales) pour veiller à la mise en œuvre des engagements de l'Etat.

#### **Bilan du projet**

Un bilan économique social et environnemental de l'infrastructure réalisée est établi par la S.N.C.F., présenté au comité de suivi des engagements de l'Etat réuni par le préfet entre 3 et 5 ans après la mise en service de l'infrastructure. Un bilan intermédiaire est présenté un an après la mise en service.

### 1.3.4.2 Application de la procédure au T.G.V. LYON-TURIN

#### Le débat

Le débat sur l'intérêt économique et social du projet de ligne nouvelle à grande vitesse entre LYON et TURIN a été ouvert par une vaste réunion, sous la présidence du préfet de la région Rhône-Alpes, le 28 mai 1993 à CHASSIEU, et s'est poursuivi jusqu'à mi-juillet par l'envoi de contributions écrites et l'organisation de réunions locales, en Isère et en Savoie, les 6, 7, et 8 juillet 1993.

#### Les études préliminaires

Les études préliminaires du projet de LGV Lyon-Turin ont été engagées sur les sections :

- LYON-MONTMELIAN, par décision ministérielle du 20.12.1991
- MONTMELIAN-SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE, par décision ministérielle du 25.09.1992.

#### **Première section : LYON-MONTMELIAN**

Le dossier d'études préliminaires a fait l'objet d'une consultation à partir du 12 octobre 1992 et d'une proposition de choix d'un fuseau au Ministre chargé des Transports le 15 décembre 1992.

Cependant, le choix du fuseau a été reporté pour :

- permettre l'application de la circulaire 92-71 du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructure, et notamment l'organisation du débat mentionné au paragraphe ci-dessus ;
- permettre au Maître d'ouvrage d'approfondir les études dans les secteurs posant les problèmes les plus délicats :
  - o la question du croisement avec l'autoroute A48 et le contournement du lac d'Aiguebelette où différentes fonctions d'insertion envisageables doivent être définies,
  - o également le secteur de GRENAY et l'entrée de la Combe de Savoie.

Les variantes d'insertion proposées par la S.N.C.F. Dans ces quatre secteurs ont fait l'objet d'une concertation avec les partenaires locaux.

Les dossiers d'études et le bilan de la concertation ont complété le dossier d'études préliminaires.

#### **Deuxième section : MONTMELIAN - SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE**

Le dossier d'études préliminaires devra prendre en compte les études de faisabilité engagées sur la section internationale Montmélian-Turin dans le cadre du comité de pilotage franco-italien.

#### **Synthèse des perspectives d'aménagement**

Une première synthèse des perspectives d'aménagement sera établie à partir de la concertation organisée dans le cadre des études préliminaires et de celles engagées avec les principales collectivités territoriales, notamment au sein du comité régional de pilotage présidé par le Préfet et réunissant les représentants des principales collectivités, région, départements, grandes villes.

Cette première synthèse des perspectives d'aménagement portera sur :

- l'aire géographique concernée,
- les potentialités de développement autour des points d'échange,
- l'insertion de la ligne à grande vitesse dans le système régional de transport ferroviaire,
- l'irrigation des villes du sillon alpin et de la région urbaine de Lyon,
- la protection et la valorisation des territoires traversés.

Un approfondissement de cette première synthèse sera effectué avec les collectivités concernées au cours de la phase des études d'APS.



### **1.3.5 L'avenant du 18 septembre 1998 au cahier des charges arrêté le 7 février 1994**

Lors des consultations réalisées après 1994, l'opinion publique et les élus ont exprimé des attentes complémentaires, tandis que le contexte du projet évoluait. La nécessité en a été largement reconnue, et cette modification est proposée dans bilan de la consultation du Préfet de la Région Rhône-Alpes. Cela a conduit les pouvoirs publics à envisager de nouvelles variantes fonctionnelles et à poser, lors de la consultation sur les études qui s'est déroulée d'octobre 1997 à janvier 1998, la question d'une adaptation du Cahier des charges de 1994, pour permettre l'étude de ces variantes.

L'avenant au cahier des charges ne reprend que les points évoqués dans le cadre de la consultation, qui doivent être modifiés pour permettre l'engagement des études complémentaires, sans chercher à formaliser un nouveau cahier des charges. Les modifications apportées ont été principalement justifiées par la nécessité de prendre en compte les éléments suivants :

- les attentes exprimées ont montré qu'une importance équivalente devait être accordée aux dimensions fret et voyageurs du projet de liaison ferroviaire transalpine LYON-TURIN ;
- les études ont fait apparaître la nécessité de recourir dans une large mesure à des financements publics ; leur emploi efficace impose de rechercher une utilisation optimale du réseau existant, complétée par la réalisation des tronçons nouveaux les plus pertinents ;
- le phasage du projet est indispensable pour faciliter son financement.

#### **Points relatifs au paragraphe 1.3.1 : les finalités du projet**

##### **Rendre le transport de fret plus performant**

En 1993, la composante fret du projet n'avait pas été perçue avec autant de sensibilité qu'aujourd'hui. La recherche d'un transport ferroviaire de fret plus performant pour le franchissement des Alpes passe par l'aménagement des itinéraires d'accès au tunnel, en termes de capacité et de qualité de service.

##### **Augmenter l'accessibilité des Alpes du Nord**

L'augmentation de l'accessibilité des Alpes du Nord est un objectif fort du projet. Les solutions alternatives à la création d'une gare nouvelle seront étudiées :

- utilisation de la gare de CHAMBERY,
- aménagement de la gare de MONTMELIAN,
- intégration accrue de GRENOBLE dans le réseau accessible aux T.G.V.

La configuration des raccordements de la ligne nouvelle au réseau existant devra également contribuer à une amélioration de l'accessibilité de la zone alpine. Il est également apparu que l'amélioration de la liaison PARIS - GENEVE ne relevait plus du projet LYON-TURIN, et que l'aménagement ferroviaire du Sillon Alpin entre GENEVE et VALENCE devra s'appuyer sur l'utilisation des lignes existantes.

#### **Points relatifs au paragraphe 1.3.2 : les enjeux d'aménagement**

##### **Enjeux concernant le transport du fret**

La liaison transalpine, destinée au trafic voyageurs à grande vitesse et au fret, pourra être constituée de sections de lignes nouvelles mixtes ou dédiées à ces trafics, et de sections du réseau existant.

La combinaison de ces différents types d'éléments sera optimisée, en adaptant les performances de la liaison aux difficultés du relief, en intégrant le principe d'une bonne articulation avec le réseau classique, en tenant compte des degrés de saturation des différentes sections de ligne existante, et en s'efforçant de limiter les nuisances environnementales.

Pour le fret, le projet LYON-TURIN contribuera, dans le cadre d'une amélioration globale du réseau, à l'accroissement progressif de la capacité disponible pour les trains de marchandises entre la France et l'Italie, ainsi qu'à l'amélioration des performances de la liaison.

### **Points relatifs au paragraphe 1.3.3 : Les choix de solutions et de modes alternatifs**

#### **Section LYON –Sillon Alpin**

La section LYON - Sillon Alpin sera aménagée progressivement en ligne nouvelle sur l'essentiel de son parcours, en passant par le Nord-Isère. Pour le franchissement des massifs préalpins (de Dullin, l'Epine et la Chartreuse suivant les solutions), un phasage des investissements tenant compte des possibilités d'utilisation des lignes existantes sera recherché pour les voyageurs et pour le fret.

Cette section sera raccordée à la ligne du Sillon Alpin, au nord ou au sud de CHAMBERY, pour permettre l'ensemble des mouvements pour les trains de voyageurs.

La desserte de GRENOBLE pourra être assurée par un barreau de liaison avec la ligne existante Lyon-Grenoble à hauteur de SAINT-ANDRE-LE-GAZ, qui devra être étudié et comparé aux autres solutions.

#### **Solutions d'acheminement du fret**

Pour le fret, l'augmentation de capacité sera recherchée par une meilleure utilisation de l'ensemble du réseau, par l'amélioration de la traversée de la Cluse de CHAMBERY, ou par un itinéraire neuf évitant cette traversée, par exemple en passant sous les massifs de Chambotte et des Bauges.

#### **Phasage de la réalisation du projet**

Le projet, y compris la section LYON - Sillon Alpin, pourra faire l'objet d'un phasage tenant compte des possibilités de financement des différents partenaires et des intérêts socio-économiques.

Il sera conçu de façon à pouvoir s'adapter le mieux possible aux évolutions futures du système de transport, telles qu'elles résulteront des orientations nationales et régionales et de la politique des traversées alpines à l'échelle européenne.

Le cahier des charges de 1994 prévoyait que la phase 1 du projet serait la section LYON-MONTMELIAN.

Ce choix n'est plus en concordance avec le souhait exprimé lors de la consultation d'élargir le champ des études à de nouvelles variantes, ni avec l'importance accordée désormais à l'acheminement du fret. Les priorités sont la réalisation d'un premier tronçon de ligne nouvelle entre LYON et le Sillon Alpin, et l'aménagement d'un itinéraire performant pour le trafic fret entre la France et l'Italie.

### **Points relatifs au paragraphe 1.3.4 : Conduite du projet**

En application de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 et du décret n° 97-444 du 5 mai 1997, la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national est désormais assurée par Réseau Ferré de France.

La partie internationale, de MONTMELIAN à TURIN, est suivie par la Commission Intergouvernementale créée à cet effet le 13 mai 1996.

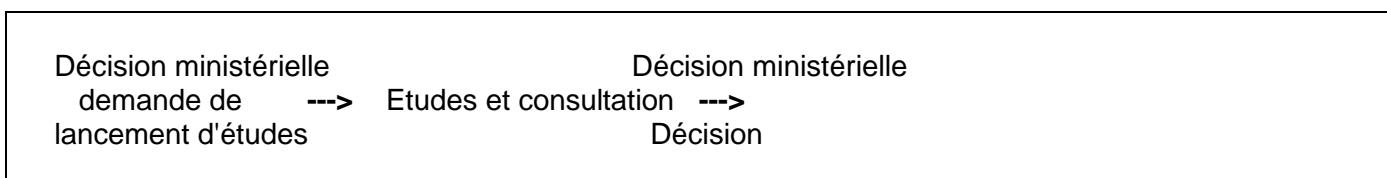
## 1.4 RESUME DES DECISIONS AYANT PRECEDE L'ENQUETE PUBLIQUE

Les études d'un projet d'infrastructure de cette importance se déroulent selon un processus qui a pour but de s'acheminer progressivement vers le projet présentant le meilleur équilibre entre fonctionnalités, coût, faisabilité technique et respect de l'environnement.

Le schéma théorique ci-dessous met en évidence les étapes et les études qui permettent d'aboutir au projet soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les étapes de mise au point du projet seront toujours présentées selon cette organisation :

- chaque étape est engagée par Décision Ministérielle (DM) du Ministre des Transports ;
- le Maître d'Ouvrage assure une concertation permanente avec les acteurs du territoire ; il leur présente notamment les résultats des études et prend en compte leurs remarques pour aboutir à la solution la moins pénalisante. A l'issue de chaque phase d'étude, le Préfet de Région organise une consultation des acteurs. Le bilan est transmis au Ministre des Transports pour préparer sa décision ministérielle ;
- le Ministre valide par décision ministérielle les évolutions issues des études, de la concertation et de la consultation.



Dans le cadre du projet LYON-TURIN, des évolutions successives importantes de fonctionnalités sont venues modifier ce schéma théorique de déroulement des études.

Chaque évolution s'est traduite par un retour en arrière au niveau des études, ce qui explique cette durée importante entre les premières réflexions de 1989 et la mise en enquête publique en 2012.

L'idée d'une nouvelle liaison transalpine a émergé à la fin des années 1980.

Les premières études ont été réalisées par la SNCF en 1989 à la demande du Gouvernement.

En juin 1990, la SNCF a proposé d'inscrire au schéma directeur une liaison Lyon-Turin par le Nord Isère et MONTMELIAN. Ces réflexions portées par la SNCF ont été expertisées par la Région Rhône-Alpes par une mission menée par le professeur Alain BONNAFOUS.

A la suite de cette expertise, la Région s'est positionnée très favorablement par rapport au projet.

Bien que les premières études engagées sur la liaison LYON-TURIN aient porté sur la composante LGV, la fonctionnalité du transport des marchandises a rapidement été intégrée aux réflexions, pour devenir un enjeu essentiel du projet. L'élaboration du projet a connu trois principales périodes d'étude :

- la définition du projet de ligne à grande vitesse voyageurs et les premières études fret ;
- la définition du projet de nouvel itinéraire fret ;
- le phasage de l'opération.

Le débat d'opportunité sur l'intérêt économique et social du projet qui s'est déroulé en 1993 abordait déjà très largement le problème du transport à travers l'arc Alpin, la perspective de futures services d'autoroute ferroviaire et la question des accès au futur tunnel de base pour les trains de marchandises.

Les principales décisions ayant précédé l'enquête publique sont t résumées ci-dessous :

**1995 - 1996** : études préliminaires sur un périmètre élargi, avec prise en compte de la composante fret.

**Automne 1997** : consultation locale pour recueil d'avis

**Septembre 1998** : décision ministérielle d'orientation portant sur :

au niveau voyageurs :

- l'abandon du projet de LGV entre AIX-LES-BAINS, ANNECY ET GENEVE (Sillon Alpin Nord) ;
- le choix du tracé de la LGV LYON-MONTMELIAN, dans sa partie Ouest jusqu'à la limite des départements de l'Isère et de la Savoie ;
- l'engagement d'études complémentaires sur les différentes variantes du raccordement de la LGV au Sillon Alpin (dans la « fenêtre » de Chambéry).

au niveau du fret :

- l'adoption d'un avenant au cahier des charges du projet pour donner une plus grande part au volet fret et prendre en compte de nouvelles solutions fonctionnelles ;
- l'abandon du fuseau fret passant par la partie Est du Bugey ;
- l'approfondissement des études du fuseau passant par les Bauges et de l'utilisation des lignes existantes ;
- l'étude d'une réalisation progressive du projet.

**1998 à 1999** : compléments d'études sur la Maurienne et la « *fenêtre* » de CHAMBERY.  
Accident du tunnel routier du Mont-Blanc, en février 1999.

**Eté 2000** : consultation locale pour recueil d'avis.

**Janvier 2001** : décision ministérielle d'orientation sur :

au niveau voyageurs :

- adoption de la variante dite « Chambéry Nord » pour l'accès au Sillon Alpin, avec un raccordement sur la ligne existante Aix-les-Bains / Montmélian ;
- choix d'une desserte de Grenoble par la bretelle de Sain-André-le-Gaz ;
- prévision d'une tranchée couverte supplémentaire dans le secteur de Saint-Savin ;
- le choix concernant un phasage éventuel de la réalisation serait fait au moment de la mise au point des modalités de financement de la ligne nouvelle.

au niveau fret :

- la modernisation à court terme de la ligne historique de la Maurienne et de ces lignes d'accès ;
- la réalisation à plus long terme d'un tunnel sous le massif de la Chartreuse, destiné au fret et aux services d'autoroute ferroviaire et l'engagement des études d'Avant-Projet Sommaire sur cette base ; cette décision conduit à l'abandon de l'aménagement à 4 voies de la ligne de l'Albarine et dans la basse vallée de la Maurienne ;
- la poursuite des études préliminaires de l'itinéraire fret entre Ambérieu-en-Bugey et le massif de la Chartreuse, en synergie avec les projets de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône.

**2001 à 2002** : études pour prise en compte le projet de contournement ferroviaire de LYON.

**Automne 2003** : consultation locale pour recueil d'avis.

**Printemps 2004** : décision ministérielle portant sur :

- l'abandon des options Bauges et Ouest Bugey ;
- la demande de compléments d'études sur l'option Bas Dauphiné, en vue de réduire l'effet de coupure dû à la réalisation des deux lignes nouvelles (voyageurs et fret) dans le Nord Isère ;
- la variante de tracé dite « *Chapareillan Nord* » retenue au débouché du tunnel de Chartreuse dans la Combe de Savoie ;
- la réalisation d'une expertise sur le tracé en basse vallée de la Maurienne.

**2004** : compléments d'études sur l'itinéraire Bas-Dauphiné.

**Printemps 2005** : consultation locale pour recueil d'avis.

**17 février 2006** : décision ministérielle retenant le fuseau « Bas-Dauphiné » avec jumelage de la ligne nouvelle à la ligne existante à l'Ouest du tracé, puis à l'autoroute A43 à l'Est, suite à la consultation du printemps 2005, sur les compléments d'études relatifs à l'itinéraire Bas-Dauphiné, La décision retient également le fuseau « *Chapareillan Nord* » pour traverser la Combe de Savoie. Cette décision demandait également la comparaison des coûts et des impacts entre la variante A43 et la variante Glandon dans la vallée de la Maurienne.

**2 février 2007** : décision ministérielle validant les études préliminaires sur l'ensemble du tracé (dans le fuseau retenu par la décision ministérielle du 17/02/2006) et le phasage de l'opération, avec :

- la mixité de la ligne nouvelle entre LYON et AVRESSIEUX,
- un tube du tunnel de Chartreuse pour amener le fret en Combe de Savoie, puis l'utilisation de la ligne existante de Maurienne.

Cette approbation enclenche la phase des études d'Avant-Projet Sommaire (APS). Entre 2007 et 2009, le tracé du projet est affiné au sein du fuseau retenu en 2007. Deux options sont envisagées pour la sortie du tunnel de Belledonne : A43 et Glandon.

**2009** : consultation locale pour recueil d'avis.

**25 janvier 2010** : décision ministérielle de choix :

- la variante « *Glandon* » est retenue contre la variante A43 en Maurienne ;
- validation de l'APS de 2009 avec en rappel les mesures et une demande de compléments sur la Plaine de la Bourbre et du Catelan, la Combe de Savoie, la Plaine du Canada ;
- demande de réactualisation de l'APS du tunnel de Dullin-l'Epine, afin de tenir compte des évolutions des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) (tunnels prévus en monotube) et demande d'étudier la faisabilité d'adapter ce tunnel au fret (abaissement du profil en long) ;
- demande d'études sur la capacité maximale et aménagements sur les lignes existantes du secteur LYON-SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE.

**11 juin 2010** : Comité de pilotage actant un nouveau phasage, et définissant le périmètre d'enquête.

Le Comité de pilotage modifie le phasage et demande la mixité du tunnel de Dullin-l'Epine.

La première phase du projet reliera LYON et CHAMBERY avec un tracé mixte par le tunnel de Dullin-l'Epine, puis empruntera la ligne existante de Maurienne.

La seconde phase propose le tracé de la ligne nouvelle entre AVRESSIEUX et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE, avec la réalisation des tunnels mono-tube de Chartreuse, de Belledonne et du Glandon.

**10 novembre 2011** : décision ministérielle validant la mixité du tunnel de Dullin-l'Epine, validant une Phase 1 correspondant à une ligne nouvelle mixte de LYON à CHAMBERY et une Phase 2 constituée des tunnels de Chartreuse et Belledonne-Glandon en mono-tube, et demandant le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

## 1.5 DESCRIPTION GENERALE DE L'OPERATION SOUMISE A ENQUETE PUBLIQUE

### 1.5.1 Présentation synthétique du projet

L'opération soumise à l'enquête publique est composée de deux phases :

**Phase 1** : réalisation d'une ligne mixte entre LYON-Saint-Exupéry et CHAMBERY, comprenant :

- un raccordement à la gare de LYON – Saint-Exupéry et au CFAL,
- une ligne mixte, fret et voyageurs de GRENAY à AVRESSIEUX,
- un tunnel mixte sous les massifs de Dullin et de l'Epine,
- un raccordement à la ligne existante au Nord de CHAMBERY,
- des aménagements sur les lignes existantes à Montmélian.

La mise en service de la Phase 1 est projetée à l'horizon 2020 et au plus tard à la mise en service du tunnel de base (appelé « *tunnel international* »).

**Phase 2** : réalisation d'un itinéraire fret entre AVRESSIEUX et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE, comprenant :

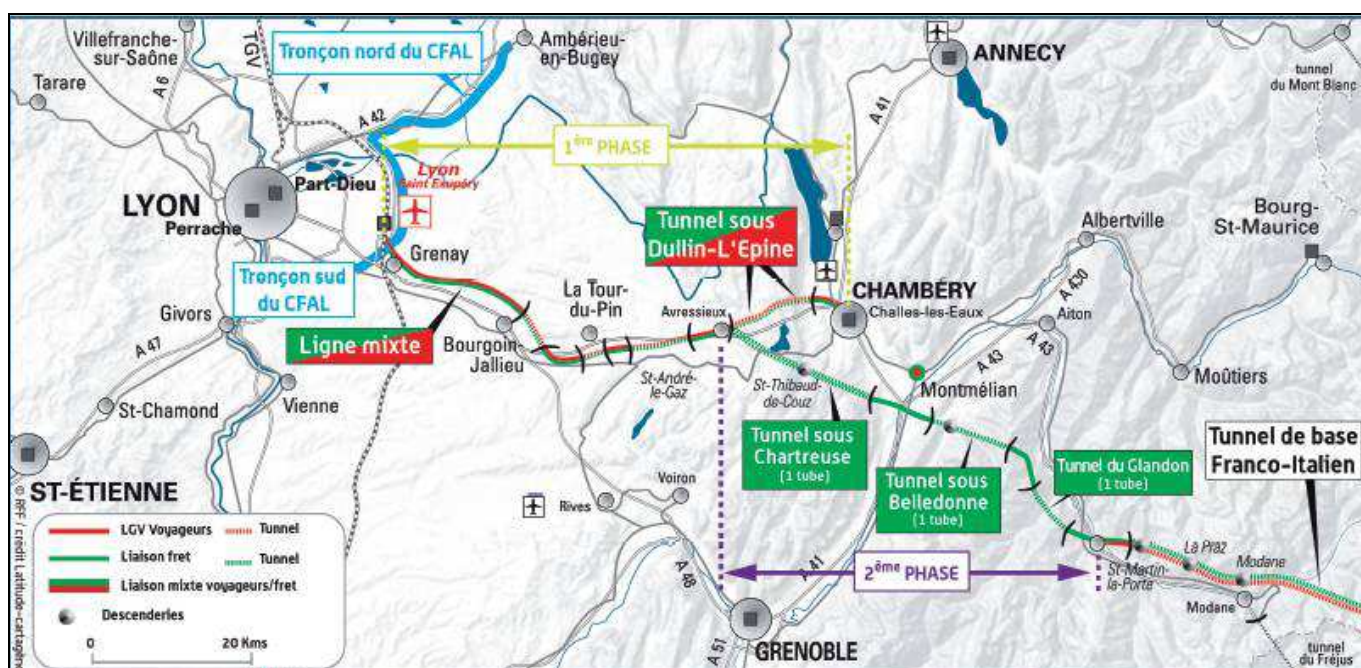
- le premier tube des tunnels de Chartreuse, de Belledonne et du Glandon,
- le raccordement à la ligne existante GRENOBLE - MONTMELIAN (nœud de Laissaud).

A SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE, le projet se connecte à la partie internationale et au réseau existant.

Cet itinéraire fret est conçu à grand gabarit.

Sa mise en service est prévue à l'horizon 2025, en concomitance avec le tunnel international.

### Carte d'ensemble du projet



## **1.5.2 Les avantages attendus de l'opération**

L'opération soumise à enquête publique doit permettre d'améliorer les services voyageurs et le transport des marchandises.

### **1.5.2.1 L'amélioration des services voyageurs**

Des gains de temps pour les liaisons entre Paris et les villes du Sillon Alpin et l'Italie :

- de l'ordre de 10 minutes pour la liaison PARIS – GRENOBLE, soit un temps de parcours de 2 h 45,
- de l'ordre de 30 minutes pour la liaison PARIS - CHAMBERY, soit un temps de parcours de 2 h 20 ; les relations vers l'Italie bénéficieront également de ce gain de temps ;
- de l'ordre d'1/2 h pour la liaison PARIS - ANNECY, soit un temps de parcours inférieur à 3 h.

La mise en œuvre d'une desserte de TER à grande vitesse permettant des gains de temps entre LYON et ANNECY / AIX / CHAMBERY :

- de l'ordre de 20 minutes pour les relations LYON Part-Dieu - CHAMBERY (en 50 minutes environ),
- de l'ordre de 300 minutes entre LYON Part-Dieu et ANNECY (en 1 h 25 environ).

Le développement de l'accessibilité à la plateforme aéroportuaire de Saint-Exupéry.

La décongestion de certaines lignes très chargées du réseau

Grâce au report des trains « grandes vitesses » sur la ligne nouvelle, les lignes existantes seront déchargées du trafic international, national et d'une partie du trafic régional. C'est le cas des lignes LYON-GRENOBLE et SAINT-ANDRE-LE-GAZ – CHAMBERY (ligne à voie unique).

Le développement des services avec l'amélioration des fréquences.

L'opération permet une amélioration significative de l'accessibilité ferroviaire des Alpes du Nord. Grâce au projet, les relations ferroviaires nationales et régionales seront plus rapides, plus fréquentes et plus fiables. Bénéficiant aux usagers habituels du train, ce gain de performances par rapport à la situation actuelle améliorera de manière générale l'attractivité du mode ferroviaire.

### **1.5.2.2 L'amélioration du transport de marchandises**

Une amélioration de la performance est attendue pour le fret entre Lyon, la Savoie et l'Italie grâce à un nouvel itinéraire plus court et plus rapide, dès la Phase 1.

En Phase 2, avec les tunnels monotubes de Chartreuse, Belledonne et Glandon, la mise en œuvre d'une autoroute ferroviaire à grand gabarit compétitive entre LYON et TURIN permettra d'assurer une cinquantaine de navettes quotidiennes, soit une navette de 30 à 40 poids lourds par heure et par sens. Les temps de parcours seront particulièrement attractifs.

La Phase 2 permettra également de faire circuler une vingtaine de trains de marchandises, augmentant de l'ordre de 30 % le tonnage possible entre la France et l'Italie.

Le maillage du réseau, avec la réalisation d'un itinéraire alternatif entre AMBERIEU et CHAMBERY et entre Grenay, Saint-André-le-Gaz et Chambéry, offrira une garantie de fiabilité pour le fret France - Italie,

L'opération permettra un report modal significatif, estimé à 340 000 poids lourds par an.

### **1.5.2.3 Les trafics attendus**

Plusieurs types de relations voyageurs sont concernés par le projet :

> Le trafic international entre la France et l'Italie :

type PARIS (LONDRES ou BRUXELLES) - MILAN - ROME, LYON - MILAN,

> Le trafic national vers et depuis les Alpes :

type PARIS - GRENOBLE, PARIS - ANNECY, PARIS - CHAMBERY - BOURG-SAINT-AURICE.

> Le trafic régional TERGV :

mise en œuvre d'un TER à grande vitesse type LYON - CHAMBERY - ANNECY avec prolongements vers les vallées alpines.

Le trafic marchandise attendu est constitué du fret conventionnel (combiné, train entier, lotissement) et de trains d'autoroute ferroviaire, de type MODALHOR ou à grand gabarit.

Le trafic attendu sur la nouvelle ligne avec la mise en service de la première étape de l'opération (LYON - CHAMBERY) soumise à l'enquête publique est d'environ 140 trains par jour (2 sens confondus) :

- une vingtaine de trains TGV internationaux vers l'Italie,
- environ 50 trains TGV et TERGV pour GRENOBLE,
- environ 40 trains de voyageurs TGV et TERGV vers CHAMBERY et ANNECY,
- environ 30 trains d'autoroute ferroviaire de type MODALHOR et de fret.

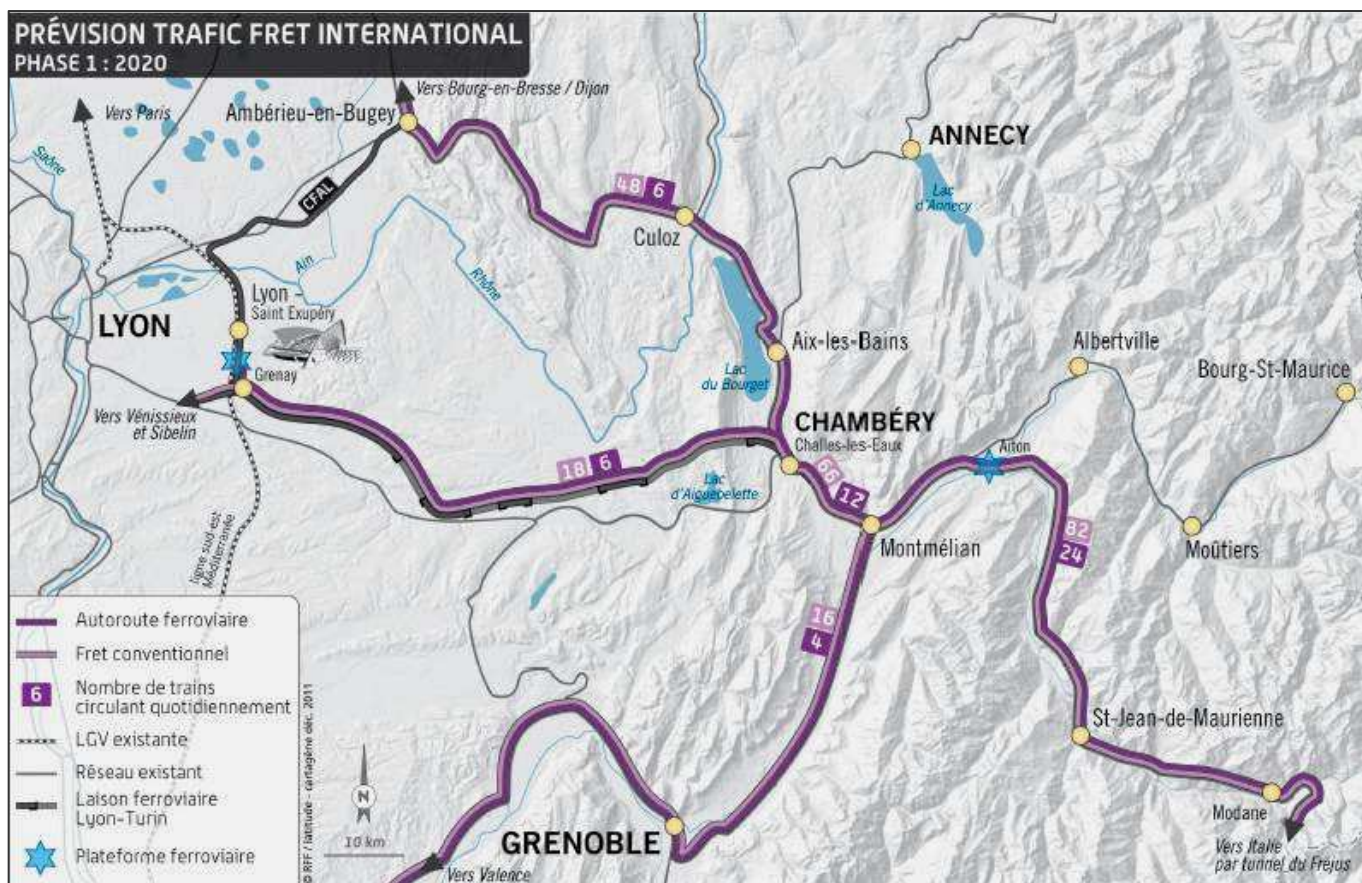
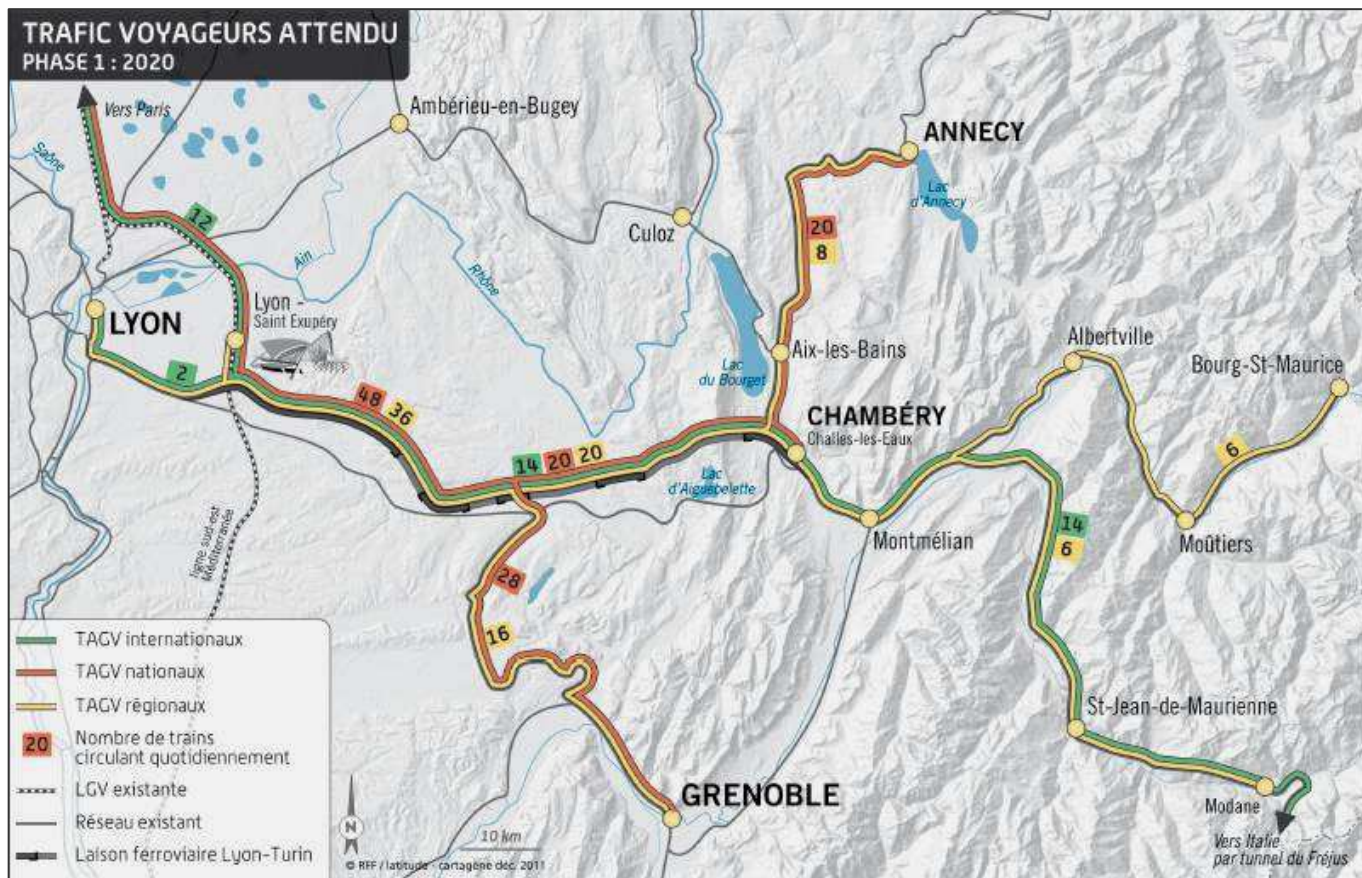
A la mise en service de la seconde étape de l'opération(Phase 2), le trafic attendu sera constitué du trafic ci-dessus, auquel s'ajoutera une soixantaine de trains de fret et d'autoroute ferroviaire à grand gabarit supplémentaires, soient 200 trains par jour (2 sens confondus).

### **1.5.2.4 Les fonctionnalités recherchées**

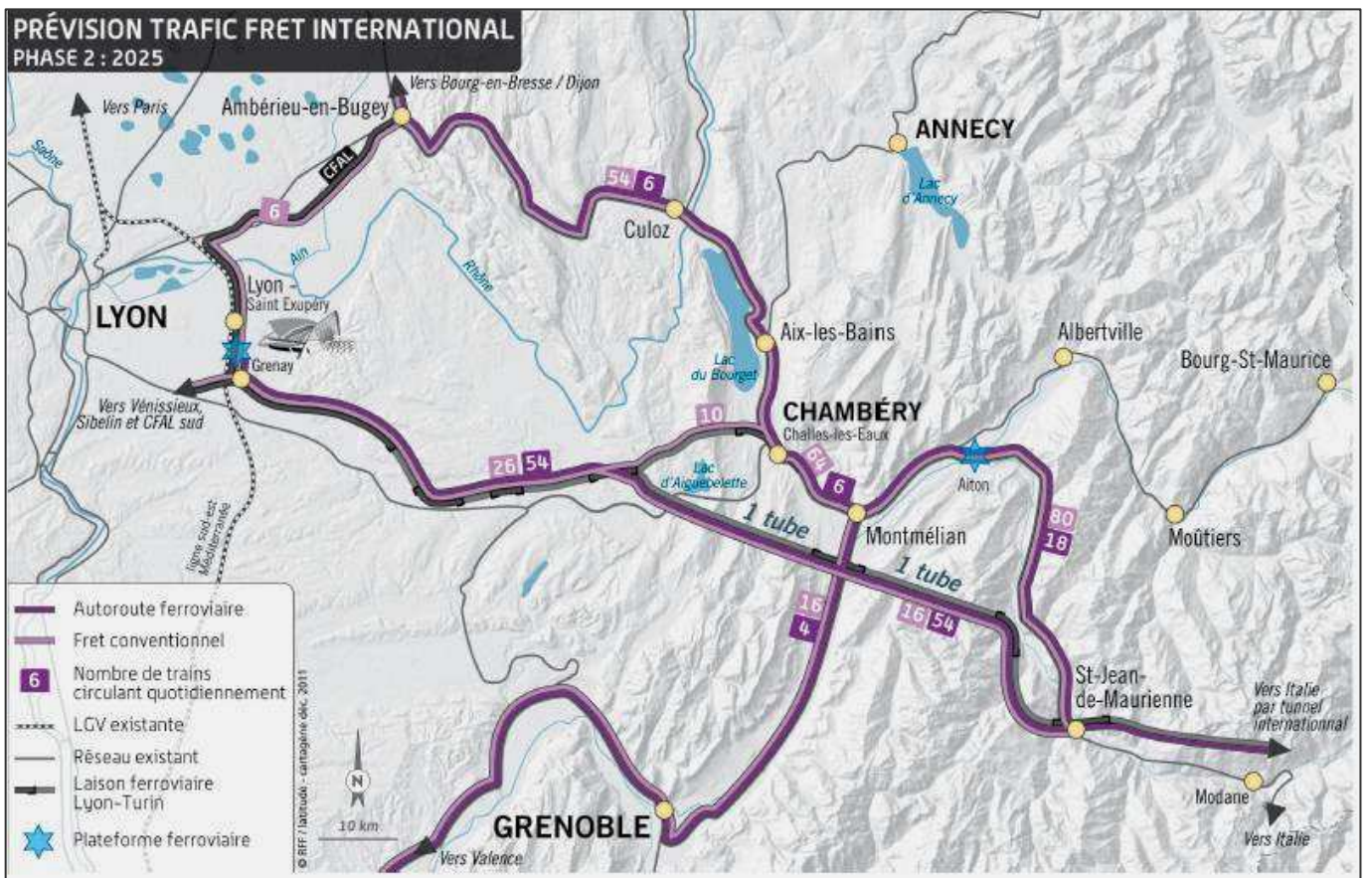
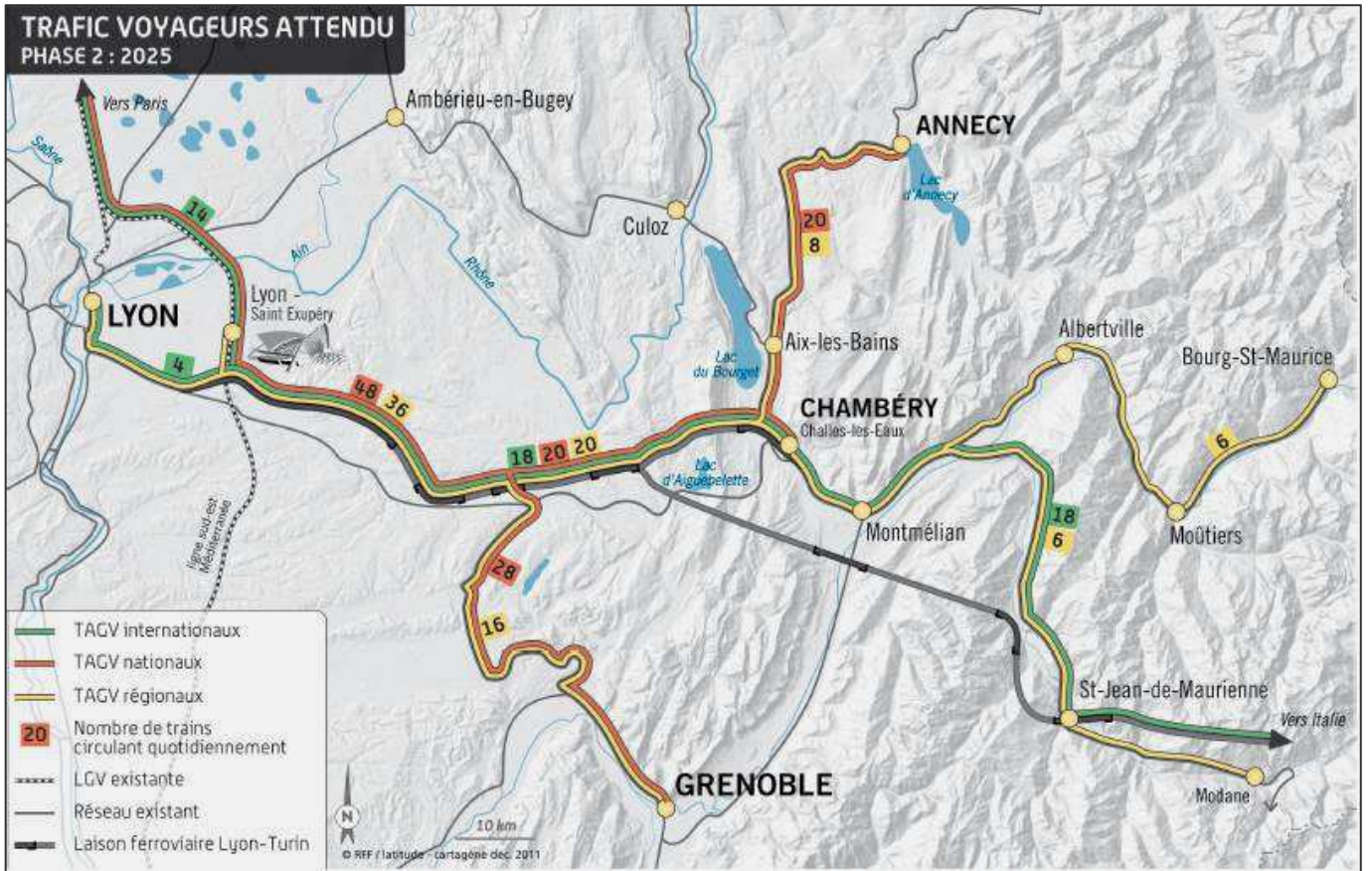
La réalisation de la ligne ferroviaire LYON-TURIN doit permettre le développement des points suivants :

- services régionaux de voyageurs, permettant d'accompagner la montée en puissance des dessertes régionales, par les gains de temps qu'elle permettra sur les liaisons inter-cités rhônalpines, et par la libération de capacité engendrée par le report sur la nouvelle infrastructure des trains circulant aujourd'hui sur le réseau classique ;
- La liaison ferroviaire voyageurs relierait Lyon et Turin en 1 h 45 (sans arrêt) au lieu de 4 h aujourd'hui et permettra à terme, à plus de 4 millions de voyageurs de se déplacer entre la France et l'Italie en sécurité.
- autoroute ferroviaire : un service permettant de faire circuler les poids-lourds sur des trains entre deux points terminaux,
- fret ferroviaire : acheminement de trains conventionnels massifiés, lignes interopérables pour les convois fret d'autres pays ; la liaison ferroviaire fret permettra d'acheminer à terme (horizon 2035) 40 millions de tonnes par an de marchandises à travers les Alpes dans des conditions optimales de sécurité et de respect de l'environnement (report modal du fer vers la route à terme), représentant 32 % de ce tonnage, soit 780 000 poids lourds retirés du réseau routier par an, soit 2 600 camions en moins par jour dans le corridor Lyon-Turin.









## 1.6 LA CONCERTATION ET L'INFORMATION PREALABLES A L'ENQUETE PUBLIQUE

---

### **1.6.1 Le débat préalable et les consultations**

#### **Le débat préalable de mai à juillet 1993**

Une première consultation des élus et services de l'Etat sur le dossier d'études préliminaires pour une ligne à grande vitesse (LGV) voyageurs entre LYON et MONTMELIAN a été organisée en juin 1992. Elle portait sur le choix de plusieurs fuseaux avec variantes et elle a donné lieu à 7 réunions et au recueil de 144 avis.

Conformément à la circulaire 92-71 dite « *circulaire Bianco* » du 15 décembre 1992, le projet a fait l'objet d'un débat préalable sur son opportunité économique et sociale en 1993.

Le débat a été organisé sous l'égide du Préfet de Région Rhône-Alpes (préfet coordonnateur) qui a mis en place une commission de suivi composée de quatre membres.

Un comité régional de pilotage réunissant les principaux élus préalablement été réuni le 24 mai 1993. Un document support du débat a été transmis à l'ensemble des invités. Il reprenait notamment un dossier sur les enjeux de la liaison transalpine, un dossier sur les études de faisabilité pour la partie franco-italienne, et un dossier sur l'autoroute ferroviaire et les accès pour les trains de marchandises.

Le débat a été ouvert par une réunion le 28 mai 1993 à EUREXPO (CHASSIEU, Rhône) et s'est clôt le 15 juillet. Les acteurs politiques, socio-économiques et associatifs ont été invités largement à ces réunions (500 personnes invitées). Par ailleurs, trois réunions locales en Isère et Savoie ont été organisées en juillet 1993 avec les élus et les associations.

La Commission de suivi a relevé dans son rapport la volonté d'ouverture du préfet dans la composition du public invité. Le débat a été « ouvert, pluraliste et transparent ».

La Commission souligne que, si le projet n'a pas été remis en cause, les préoccupations exprimées ont essentiellement porté sur les choix des fuseaux, de tracés et d'insertion.

Conformément au rapport de la Commission, le recueil des interventions prononcées, des questions et des premiers éléments de réponses a été transmis à l'issue du débat à l'ensemble des participants.

Sur le fond, le débat a permis de faire émerger, au-delà des dimensions nationale et internationale du projet, les problématiques d'amélioration des dessertes régionales et de meilleure prise en compte du transport de marchandises, notamment par la création d'une autoroute ferroviaire.

#### **La consultation de février à mars 1995 sur les variantes de la LGV en Combe de Savoie**

La consultation portait sur l'analyse comparée de variantes sur les débouchés possibles de la LGV voyageurs en Combe de Savoie. Une analyse détaillée des différentes variantes avait en effet été demandée par décision ministérielle du 7 février 1994, suite au débat préalable de juillet 1993.

La consultation s'est déroulée du 7 février au 24 mars 1995.

Un dossier a été envoyé aux collectivités, associations, organismes socioprofessionnels...

Une réunion publique s'est tenue à CHAMBERY.

La consultation a permis de retenir un faisceau restreint en Combe de Savoie et d'abandonner le tracé jumelé à l'A43 (décision ministérielle du 14 avril 1995). Des approfondissements ont été souhaités, d'une part sur la variante avec débouché du tunnel sous Chartreuse à CHAPAREILLAN et d'autre part sur la variante débouchant en gare de LAISSAUD.

### **La consultation de 1997-1998 sur l'APS de la LGV voyageurs et les options pour un itinéraire fret**

La consultation, menée sous l'égide du préfet, a porté sur les études d'APS de la LGV voyageurs entre LYON et MONTMELIAN ainsi qu'entre MONTMELIAN et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE, et sur les options possibles pour un itinéraire fret entre AMBERIEU et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE (études préliminaires).

Elle a été menée par les services de l'Etat du 17 octobre 1997 au 31 janvier 1998.

Le dossier de consultation était constitué de 13 dossiers :

- les études APS Lyon - Montmélian et Montmélian – St Jean de Maurienne ;
- les études préliminaires sur l'itinéraire fret jusqu'au sillon Alpin ;
- plusieurs dossiers spécifiques.

Il a été envoyé à 737 institutions (426 communes concernées et syndicats intercommunaux, 100 organismes socioprofessionnels, 90 associations). 451 réponses ont été enregistrées, dont 61 réponses émanant d'associations, soit un taux de retour de l'ordre de 61%.

Pour cette consultation, 45 réunions ont été organisées, dont 10 réunions publiques.

Suite à cette consultation, l'itinéraire LGV sur sa partie ouest (entre Lyon et la vallée du Guiers) a été largement défini. La ligne nouvelle entre AIX-LES-BAINS, ANNECY et GENEVE a été abandonnée.

La décision ministérielle du 18 septembre 1998 demande d'engager des études complémentaires sur les variantes de passage dans le secteur de CHAMBERY pour mieux utiliser les gares actuelles, ainsi que les études du raccordement à SAINT-ANDRE-LE GAZ, pour la desserte de Grenoble.

Enfin, la décision confirme l'abandon du fuseau passant à l'est du Bugey et la nécessité :

- d'une meilleure prise en compte de l'acheminement du fret jusqu'au tunnel franco - italien, avec des approfondissements d'études sur un fuseau « *Bauges* » à comparer avec l'itinéraire ouest passant sous Chartreuse.
- d'un phasage des investissements qui conduira à assurer durablement le trafic par la ligne actuelle de la Maurienne et d'en mesurer les conséquences.

Le Cahier des Charges de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin a donc été modifié sur ces points.

### **La consultation de 2000 sur le tracé de la LGV et sur les études préliminaires de l'itinéraire fret**

La consultation a porté sur l'APS du tracé définitif de la LGV voyageurs après les compléments d'étude menés suite à la concertation de 1997, et sur plusieurs itinéraires possibles pour une nouvelle ligne fret entre AMBERIEU et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE (études préliminaires).

Elle a porté également sur le phasage du projet.

Le dossier de consultation, constitué de 10 sous-dossiers (plaquette récapitulative et choix à effectuer, dossiers spécifiques sur plusieurs secteurs sensibles, dossier relatif aux itinéraires fret, cahier des charges du projet), a été envoyé à 600 entités : 232 communes, 43 syndicats intercommunaux, 121 élus nationaux et départementaux, 75 acteurs socioprofessionnels, 67 associations et 44 services de l'Etat.

La consultation s'est déroulée du 29 mai au 31 juillet 2000.

70 réunions environ ont été organisées, dont 7 réunions d'information.

195 contributions ont été enregistrées, soit un taux de retour d'environ 33%.

Suite à une forte opposition au niveau de l'arrivée du projet dans la Cluse de CHAMBERY (évolution importante du projet par rapport à la précédente consultation), le Préfet a décidé de mettre en place un « *comité des sages* » pour approfondir les réflexions et la consultation sur ce point.

Ce comité a rendu son rapport en septembre 2000

Il a été transmis par le Préfet aux collectivités concernées, qui pouvaient alors compléter leur avis initial.



La principale décision issue de cette consultation, actée dans la décision ministérielle de janvier 2001, est le choix d'un itinéraire fret via un tunnel sous Chartreuse et l'abandon de l'aménagement de la ligne existante entre AMBERIEU et MONTMELIAN pour l'acheminement du fret. La décision a été par ailleurs prise de moderniser dans un premier temps la ligne de la Maurienne et les lignes d'accès existantes.

Concernant la LGV voyageurs, la consultation a permis de définir l'itinéraire d'accès au Sillon Alpin via Chambéry. Elle a également conduit à retenir un raccordement à SAINT-ANDRE-LE-GAZ pour la desserte de GRENOBLE. Enfin, plusieurs points particuliers ont été ajustés suite à la consultation, telle l'intégration d'une tranchée couverte dans le secteur de SAINT-SAVIN.

### **La consultation de 2003 sur le choix de l'itinéraire fret de LYON au Sillon Alpin**

La consultation a porté sur le choix de l'itinéraire fret de LYON au Sillon Alpin (3 itinéraires ont été proposés avec des variantes locales).

Elle s'est déroulée du 15 septembre au 1<sup>er</sup> décembre 2003 sous l'égide du Préfet de Région.

Le dossier de consultation a été transmis à près de 500 acteurs locaux : 251 communes, 64 structures intercommunales, 5 collectivités territoriales, 40 parlementaires, 77 organismes consulaires et socioprofessionnels, 45 services de l'Etat.

La consultation a donné lieu à une trentaine de réunions, dont sept réunions d'information réunissant chacune entre 40 et 150 personnes.

Le taux de retour a été d'environ 34% avec 237 contributions enregistrées.

Une pétition pour un tracé tout en tunnel jusqu'à SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE a été signée par 200 habitants du canton de LA CHAMBRE et transmise au Préfet de la Savoie.

Sur le principe, l'itinéraire fret « Bas Dauphiné » ressort de la consultation comme le plus consensuel, mais avec une forte préoccupation concernant l'effet sur les territoires d'une double coupure (par la LGV voyageurs et par la ligne fret). Le débouché du tunnel de Chartreuse en Combe de Savoie a été retenu, ainsi que l'abandon d'un tunnel long sous Belledonne, au profit d'une variante en jumelage avec l'A43.

La décision ministérielle du 26 mai 2004 reprend ces grandes conclusions en demandant l'étude d'un jumelage des infrastructures fret et voyageurs en Bas Dauphiné.

### **La consultation de 2005 sur les options de passage de la ligne fret dans le Bas Dauphiné**

Compte tenu des préoccupations qui ont émergé lors de la précédente consultation sur les effets d'une double coupure du territoire par les lignes fret et voyageurs, la consultation a porté sur l'analyse comparative de plusieurs options de passages de la ligne fret dans le secteur du Bas Dauphiné (faisabilité technique et environnementale, coûts, performances).

La consultation a été décidée par le Préfet et le comité de pilotage du projet le 11 février 2005.

Elle a été officiellement lancée par le Préfet le 25 mars 2005 pour une durée de trois mois.

Le dossier de consultation mis au point par RFF présentait quatre variantes d'itinéraire fret.

Il a été transmis à 220 organismes : 42 communes et 21 EPCI, 48 organismes consulaires et socioprofessionnels et 30 services de l'Etat. Le taux de retour a été d'environ 35% (80 contributions).

Une trentaine de réunions ont été organisées dont 2 réunions publiques (une en Savoie, une en Isère), réunissant respectivement 120 et 60 personnes.

Suite à la consultation, la variante de passage de l'itinéraire fret en Bas Dauphiné jumelée avec l'A43 est retenue compte tenu du moindre impact sur les territoires traversés (limitation de l'effet de coupure) et sur l'environnement. Le fuseau de passage de l'itinéraire fret est ainsi défini de LYON à SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE, avec une variante au niveau de la commune de LA CHAMBRE.

### **La consultation de juin 2009 sur la synthèse des études d'APS de l'itinéraire fret**

La consultation de juin 2009 a porté sur la synthèse des études APS de l'ensemble de l'itinéraire fret entre LYON et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE.

La consultation a été lancée par le Préfet de Région le 18 mai 2009, à la suite du comité de pilotage tenu le 7 mai 2009, avec des réponses attendues des entités consultées avant le 30 juin 2009. Les supports de consultation étaient constitués de 3 dossiers de présentation des études APS.

Environ 300 exemplaires du dossier ont été adressés à un ensemble large d'acteurs des territoires : parlementaires, Conseil Régional, Conseils Généraux, communes, associations, services de l'État, acteurs socio-économiques...

Le dossier était également téléchargeable sur le site internet du LYON-TURIN (1300 visites).

Avec 92 avis reçus, le taux de retour a été d'environ 30%.

Le principal enseignement de la consultation a été le large consensus autour de la variante « Glandon » du tracé entre LAISSAUD et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE, par rapport à la variante « A43 », les deux variantes ayant été présentées dans le dossier de consultation.

Un nombre important d'organismes consultés ont émis un avis général positif sur l'opportunité, les enjeux et les fonctionnalités du projet. La consultation a aussi été l'occasion pour de nombreuses entités de faire part de leurs préoccupations de toute nature, voire de leur opposition au projet pour les communes les plus concernées par le tracé étudié.

La décision ministérielle du 25 janvier 2010 a validé les études d'APS de l'itinéraire fret de LYON à SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE. Elle a entériné le choix de l'option tunnel du Glandon en Maurienne et confirmé le coût d'objectif de l'opération.

#### **1.6.2 L'information et la participation du public**

Dans le cadre de l'élaboration du projet, RFF s'est implanté sur les territoires pour faciliter la mise en œuvre d'une concertation soutenue sur le projet. Deux antennes locales sont ainsi créées en 2001 à LA TOUR-DU-PIN et à Chambéry.

Pendant les 9 années d'existence de ces antennes, RFF a reçu une cinquantaine de visites de particuliers par an et une centaine d'appels téléphoniques.

Les motifs de ces contacts ont concerné des demandes de précision sur le tracé ou les caractéristiques techniques du projet, l'état d'avancement du projet ou des questions relatives à des projets fonciers.

Au cours des consultations administratives, de nombreuses réunions publiques ont été organisées par les collectivités territoriales auxquelles RFF a participé pour présenter le projet à plusieurs reprises aux différents stades d'études et répondre aux questions des participants.

L'achèvement de la phase d'APS de l'itinéraire fret entre Lyon et Saint Jean-de-Maurienne a ainsi été l'occasion de participer à de nombreuses réunions publiques dans le courant de l'année 2010 organisées par les communes de RUY MONTCEAU, SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE, SAINT-REMY-DE-MAURIENNE, CHAMBERY Métropole, les amis du Vieux CHAMBERY ....

RFF est présent chaque année au congrès des maires de l'Isère depuis 2002.

L'équipe chargée du projet a mené en moyenne plus de 80 réunions et rencontres par an (maires, syndicats socioprofessionnels, associations, services de l'Etat...) pour informer et recueillir des avis et propositions sur le projet.

Le rythme des rencontres a été variable en fonction de l'actualité du projet et des phases d'études.

Ainsi en 2010, dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact et de la définition des mesures, RFF a organisé les concertations suivantes :

- Constitution d'un Comité Technique composé d'associations de préservation de l'environnement, de la Communauté d'agglomération, de syndicats de gestion des cours d'eau et des services de l'Etat, pour étudier les mesures dans le secteur sensible du marais de la Bourbre et du Catelan ;
- Réunions de travail avec les élus de la commune de Chapareillan et le Collectif Chapareillan contre les nuisances du Lyon-Turin pour présenter les études en cours et partager les mesures ;
- Mise en place d'un groupe de travail avec la commune de Saint Laurent de Mure pour présenter les impacts et mesures des projets Lyon-Turin et Contournement ferré de l'agglomération Lyonnaise et répondre aux différentes interrogations de la commune ;
- Constitution d'un groupe de travail avec la commune de Chimilin et le Conseil Général de l'Isère pour l'aménagement et la réorganisation des voiries en accompagnement du projet ;
- Travail partenarial avec les principaux gestionnaires de voirie (sociétés d'autoroute, les trois conseils Généraux) pour définir les principes de rétablissements ;
- Engagement de réflexions avec les SAFER et les services fonciers des conseils généraux sur la problématique des emprises foncières en secteur agricole.

### **1.6.3 La participation de Réseau Ferré de France à la démarche « Grand chantier »**

Une démarche « Grand chantier » visant à anticiper les effets du chantier sur les territoires a été mise en place depuis 2003 à l'initiative du Préfet de Savoie et du Conseil général de la Savoie.

Plusieurs groupes thématiques ont été mis en place (emploi/formation, action foncière, hébergement, environnement, appui au tissu économique).

Les réunions de travail et les comités de pilotage de cette démarche ont été autant d'occasions pour RFF de présenter le projet et de communiquer sur son état d'avancement.

### **1.6.4 Réseau Ferré de France à la rencontre du public**

RFF est allé à la rencontre du public pour présenter le projet, ses caractéristiques, son avancement :

- Stand de présentation du projet à la foire de Savoie en 2002, 2003, 2004, 2007, 2008 permettant de toucher un public très large (plus de 66 000 visiteurs en 2008) ;
- Exposition Alpes 2020 : organisée en octobre 2005 à Chambéry, l'exposition a permis de présenter au grand public, aux scolaires et universitaires, une vision globale des projets de franchissements des Alpes (Lötschberg, Gothard, Brenner et Lyon-Turin) ;
- En février 2007, l'exposition « Alpes 2020 » a été présentée à la Cité des Sciences et de l'Industrie à PARIS, puis à LYON du 6 au 24 octobre ;
- Le centenaire du tunnel ferroviaire du Fréjus a été l'occasion d'une fête populaire organisée les 29 et 30 septembre 2007, portant sur les relations ferroviaires entre l'Italie et la France ;

Plusieurs documents d'information ont été élaborés et largement distribués :

- lettres d'information du projet à destination des élus, associations et socioprofessionnels ;
- plaquettes d'information distribuées lors des événements type « Foire de Savoie » et à disposition dans les antennes territoriales du projet ;
- mise en ligne d'un site internet (<http://www.lyon-turin.info/>) permettant en outre de prendre contact avec RFF.

RFF s'est organisé pour répondre aux sollicitations directes des particuliers, notaires, agents immobiliers qui souhaitent avoir des informations sur le projet, en particulier son tracé.

Enfin, RFF a entamé des rencontres avec les entreprises susceptibles d'être impactées par le projet afin de les informer sur les modalités d'intervention et d'étudier les possibilités de poursuite d'activité. Les médias ont largement rendu compte des réunions publiques et d'information. RFF a recensé plus de 800 articles publiés dans la presse quotidienne régionale depuis 2003, soit en moyenne une centaine d'articles par an.

### **1.6.5 Les réunions tenues par RFF en 2011**

Avec l'approche de la phase de l'enquête publique, RFF a intensifié sa présence sur le terrain. 88 réunions ont été tenues en 2011 avec les acteurs territoriaux :

#### Janvier

- Mairie de CHIMILIN
- Syndicat des marais de Bourgoin, DREAL, SMABB, Comité technique Bourbre Catelan
- CG 38 et SAFER

#### Février

- AREA
- Mairie de SAINT-LAURENT-DE-MURE
- Préfecture de Savoie
- Communauté de Communes Val de Guiers, SIAGA
- DIT, DREAL/ DDT 38

#### Mars

- CPNS, APRR
- Préfecture de Savoie
- CDAF Isère, CDAF Savoie , DDT 73, Alpesespace,
- Entreprise Karting de SAINT-LAURENT-DE-MURE, CDAF Rhône

#### Avril

- AREA, DDT 38, DDT 73, RTE
- Association Avenir - M.Grossi
- Mairie de CHAPAREILLAN et Collectif CHAPAREILLAN contre les nuisances du LYON-TURIN

#### Mai

- Mairie de CHIMILIN, Mairie des Marches
- CDAF 38, 69, et 73
- CG 73 et SAFER Savoie
- RTE, DREAL / DDT 38, DIT

#### Juin

- Préfecture de Savoie
- Mme Bernadette LACLAIS et M. Louis BESSON
- CAPI service environnement
- SI des marais de BOURGOIN, Comité technique Bourbre Catelan
- Mairie de Chimilin, SIAGA,
- CDAF 73
- Visite terrain Consultation Inter-administrative

#### Juillet

- GT Foncier Savoie
- DIT, AREA
- Fédération de pêche de Savoie



## Septembre

- Mairie de CHIMILIN, CC Val de Guiers
- Préparation CDAF avec communes Avant Pays savoyard, LA MOTTE SERVOLEX, CHAMBERY, MONTMELIAN et FRANCIN,
- PREPARATION CDAF AVEC communes de la Combe de Savoie et de la Maurienne
- Préfecture de Savoie
- CDAF Savoie
- CC Pays de MONTMELIAN
- SGAR, 3 Préfectures + DTT,
- GRT Gaz, DIT, RTE, ARKEMA,

## Octobre

- Chambres Agricultures, DDT 73, DDT 69,
- Mairie de CHIMILIN, Mairie de BELMONT TRAMONET, Mairie d'AVRESSIEUX,
- Mairie de CHAPAREILLAN et Collectif CHAPAREILLAN contre les nuisances du Lyon-Turin
- Congrès de Maires de l'Isère
- Comité de pilotage Pôle d'échanges multimodal de MONTMELIAN
- Sous-préfecture de LA TOUR-DU-PIN

## Novembre

- DDT 73/CHAMBERY Métropole
- Préfecture 73, CDAF 73, CDAF 38
- Région : M. QUEYRANNE et Mme LACLAIS
- Gares et Connexion
- CGEDD
- RTE
- CC Vallons de la Tour, Mairie de CHIMILIN,
- Entreprise Auto-rétro Dauphiné
- Comité de pilotage Pôle d'échanges multimodal de MONTMELIAN
- VICAT

## Décembre

- Alpesepace, CHAMBERY Métropole M. Besson
- Rencontre de particuliers sur la commune d'Aoste,
- CDAF 38, CG 38 / commission aménagement
- Sous Préfecture de la Tour du Pin / AREA/ CC Vallons de la Tour
- Comité de pilotage Pôle d'échanges multimodal de MONTMELIAN

### **1.7.6 Synthèse sur l'information et la concertation avant l'enquête publique**

Depuis 20 ans, l'information sur le projet LYON - TURIN a été abondante, et largement relayée par les médias. Toutefois, la durée du processus de validation des choix successifs a pu laisser croire à certains que ce projet ne se réaliserait qu'à très longue échéance.

Il semble aussi que tous les acteurs locaux n'aient pas pris la pleine mesure des implications du projet sur le terrain et sur les territoires traversés, notamment en termes d'emprises prélevées à l'agriculture.

Enfin, le contexte de la crise économique et financière mondiale depuis 2008 a profondément changé la perception du grand public sur l'intérêt de telles infrastructures.

---

## 2. PREPARATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

---

### 2.1 DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

---

Sur la demande présentée par le Préfet de la Savoie, enregistrée le 8 novembre 2011, le Président du Tribunal Administratif de GRENoble a désigné, par décision n° E11000484 / 38 du 25 novembre 2011, une Commission en vue de procéder à une enquête ayant pour objet :  
la déclaration d'utilité publique pour la création d'une nouvelle liaison ferroviaire entre GRENAY (Isère) et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE (Savoie) dans le cadre du projet LYON-TURIN et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de 43 des 71 communes concernées par le projet et de deux ZAC (zones d'aménagement concerté).

La Commission d'enquête était composée des personnes suivantes :

Président : M. Pierre-Yves FAFOURNOUX, ingénieur conseil

Membres titulaires :

- Mme Anne MITAULT, juriste
- M. Pierre BLANCHARD, lieutenant colonel du service de santé des Armées retraité
- M. Raymond ULLMANN, ingénieur de l'institut national polytechnique de Grenoble (INPG)
- M. Guy DE VALLEE, ingénieur des techniques de l'équipement rural retraité
- M. Claude CHEVRIER, cadre d'entreprise retraité
- M. Gérard BLONDEL, contrôleur principal des TPE retraité
- M. Guy TRUCHET, ingénieur travaux publics retraité
- M. Yves CASSAYRE, ingénieur général honoraire des ponts, des eaux et des forêts
- M. Philippe GAMEN, gérant de cabinet d'études
- M. Alain KESTENBAND, directeur départemental honoraire du Trésor
- M. Guy GASTALDI, ingénieur retraité
- M. Roland FRANÇON, ingénieur retraité

En cas d'empêchement de M. Pierre-Yves FAFOURNOUX, la présidence de la commission d'enquête sera assurée par Mme Anne MITAULT.

Membres suppléants :

- M. Jean-Paul GOUT, gérant d'un cabinet d'ingénieur retraité
- M. Jean-Michel CHARRIERE, directeur d'usine retraité.

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le premier des membres suppléants.

## 2.2 PERIODES ET LIEUX D'ENQUETE, PERMANENCES DES COMMISSAIRES ENQUETEURS

L'ouverture de l'enquête publique a été ordonnée par un arrêté inter préfectoral du Rhône, de l'Isère et de la Savoie, en date du 30 novembre 2011, précisant en particulier :

**Article 1<sup>er</sup>**: Il sera procédé **du lundi 16 janvier 2012 au lundi 5 mars 2012 inclus** à une enquête publique portant sur :

- la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) de la liaison ferroviaire Lyon-Turin - Itinéraires d'accès au tunnel franco-italien dans sa traversée des départements du Rhône, de l'Isère et de la Savoie sur le territoire des communes de : COLOMBIER SAUGNIEU, SAINT-LAURENT-DE-MURE, GRENAY, SATOLAS-ET-BONCE, SAINT-QUENTIN-FALLAVIER, CHAMAGNIEU, FRONTONAS, LA VERPILLIERE, VILLEFONTAINE, VAULX-MILIEU, L'ISLE-D'ABEAU, SAINT-MARCEL-BEL-ACCUEIL, SAINT-SAVIN, BOURGOIN-JALLIEU, RUY-MONTCEAU, SEREZIN-DE-LA-TOUR, CESSIEU, SAINT-VICTOR-DE-CESSIEU, SAINT-JEAN-DE-SOUDAIN, LA TOUR-DU-PIN, SAINTE-BLANDINE, SAINT-DIDIER-DE-LA-TOUR, SAINT-CLAIR-DE-LA-TOUR, SAINT-ANDRE-LE-GAZ, LA BATIE-MONTGASCON, FITILIEU, CHIMILIN, AOSTE, ROMAGNIEU, CHAPAREILLAN, SAINT-MAXIMIN, LE MOUTARET, LA CHAPELLE DU BARD, SAINT-GENIX-SUR-GUIERS, BELMONT-TRAMONET, AVRESSIEUX, VEREL-DE-MONTBEL, AYN, NOVALAISE, NANCES, LA MOTTE-SERVOLEX, CHAMBERY, VOGLANS, CHIGNIN, FRANCCIN, MONTMELIAN, DULLIN, SAINT-ALBAN-DE-MONTBEL, LA BRIDOIRE, ATTIGNAT-ONCIN, LEPIN-LE-LAC, AIGUEBELETTE-LE-LAC, SAINT-THIBAUD-DE-COUZ, VIMINES, SAINT-CASSIN, MONTAGNOLE, APREMONT, LES MARCHES, LAISSAUD, LES MOLLETES, SAINTE-HELENE-DU-LAC, LA CHAPELLE BLANCHE, DETRIER, ARVILLARD, SAINT-REMY-DE-MAURIENNE, SAINT-ETIENNE-DE-CUINES, LA CHAMBRE, SAINTE-MARIE-DE-CUINES, PONTAMAFREY-MONTPASCAL, JARRIER et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE.

- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de COLOMBIER SAUGNIEU, SAINT-LAURENT-DE-MURE, GRENAY, SATOLAS-ET-BONCE, CHAMAGNIEU, FRONTONAS, LA VERPILLIERE, VILLEFONTAINE, VAULX-MILIEU, L'ISLE-D'ABEAU, SAINT-MARCEL-BEL-ACCUEIL, BOURGOIN-JALLIEU, RUY-MONTCEAU, SEREZIN-DE-LA-TOUR, CESSIEU, SAINT-VICTOR-DE-CESSIEU, SAINT-JEAN-DE-SOUDAIN, LA TOUR-DU-PIN, SAINTE-BLANDINE, SAINT-DIDIER-DE-LA-TOUR, FITILIEU, CHIMILIN, AOSTE, ROMAGNIEU, CHAPAREILLAN, SAINT-GENIX-SUR-GUIERS, BELMONT-TRAMONET, AVRESSIEUX, VEREL-DE-MONTBEL, LA MOTTE-SERVOLEX, CHAMBERY, VOGLANS, FRANCCIN, MONTMELIAN, SAINT-THIBAUD-DE-COUZ, LES MARCHES, LAISSAUD, LES MOLLETES, SAINTE-HELENE-DU-LAC, DETRIER, SAINT-REMY-DE-MAURIENNE, SAINT-ETIENNE-DE-CUINES, SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE et des ZAC Chesnes Nord et Chesnes Ouest.

**Article 2** : La commission d'enquête désignée est composée comme indiqué précédemment dans la décision du Tribunal Administratif de GRENOBLE.

**Article 3** : Les dossiers comportant notamment une étude d'impact et les registres d'enquête seront déposés **du lundi 16 janvier 2012 au lundi 5 mars 2012 inclus**, dans les lieux suivants :

- en mairies de COLOMBIER-SAUGNIEU, SAINT-LAURENT-DE-MURE pour le département du Rhône,
- en mairies de GRENAY, SATOLAS-ET-BONCE, SAINT-QUENTIN-FALLAVIER, CHAMAGNIEU, FRONTONAS, LA VERPILLIERE, VILLEFONTAINE, VAULX-MILIEU, L'ISLE-D'ABEAU, SAINT-MARCEL-BEL-ACCUEIL, SAINT-SAVIN, BOURGOIN-JALLIEU, RUY-MONTCEAU, SEREZIN-DE-LA-TOUR, CESSIEU, SAINT-VICTOR-DE-CESSIEU, SAINT-JEAN-DE-SOUDAIN, LA TOUR-DU-PIN, SAINTE-BLANDINE, SAINT-DIDIER-DE-LA-TOUR, SAINT-CLAIR-DE-LA-TOUR, SAINT-ANDRE-LE-GAZ, LA BATIE-MONTGASCON, FITILIEU, CHIMILIN, AOSTE, ROMAGNIEU, CHAPAREILLAN, SAINT-MAXIMIN, LE MOUTARET, LA CHAPELLE DU BARD, pour le département de l'Isère,
- en mairies de SAINT-GENIX-SUR-GUIERS, BELMONT-TRAMONET, AVRESSIEUX, VEREL-DE-MONTBEL, AYN, NOVALAISE, NANCES, LA MOTTE-SERVOLEX, CHAMBERY, VOGLANS, CHIGNIN, FRANCCIN, MONTMELIAN, DULLIN, SAINT-ALBAN-DE-MONTBEL, LA BRIDOIRE, ATTIGNAT-ONCIN, LEPIN-LE-LAC, AIGUEBELETTE-LE-LAC, SAINT-THIBAUD-DE-COUZ, VIMINES, SAINT-CASSIN, MONTAGNOLE, APREMONT, LES MARCHES, LAISSAUD, LES MOLLETES, SAINTE-HELENE-DU-LAC, LA CHAPELLE BLANCHE, DETRIER, ARVILLARD, SAINT-REMY-DE-MAURIENNE, SAINT-ETIENNE-DE-CUINES, LA CHAMBRE, SAINTE-MARIE-DE-CUINES, PONTAMAFREY-MONTPASCAL, JARRIER et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE pour le département de la Savoie,
- en sous-préfectures de LA-TOUR-DU-PIN, VIENNE et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE,
- en préfectures du Rhône, de l'Isère et de la Savoie.

**Article 4** : Les membres de la commission d'enquête recevront le public aux lieux et heures suivants :

- **Département du Rhône :**

**Mairie de Colombier-Saugnieu :**

Jeudi 19 janvier de 10 h à 12 h  
Lundi 27 février de 14 h à 16 h

**Mairie de Saint-Laurent-de-Mure :**

Jeudi 19 janvier de 14 h à 16 h  
Lundi 27 février de 10 h à 12 h

- **Département de l'Isère :**

**Mairie Grenay:**

Lundi 23 janvier de 9 h à 11 h  
Jeudi 1er mars de 9 h à 11 h

**Mairie de Satolas-et-Bonce:**

Lundi 23 janvier de 13 h 30 à 15 h 30  
Mercredi 29 février de 10 h à 12 h

**Mairie de Saint-Quentin-Fallavier :**

Jeudi 26 janvier de 9 h à 11 h  
Mercredi 29 février de 14 h à 16 h

**Mairie de Chamagnieu:**

Lundi 16 janvier de 9 h à 11 h 30  
Samedi 25 février de 9 h à 12 h

**Mairie de Frontonas:**

Mardi 24 janvier de 14 h à 17 h  
Jeudi 23 février de 9 h à 11 h 30

**Mairie de La Verpillière:**

Lundi 16 janvier de 14 h 30 à 17 h 30  
Samedi 18 février de 9 h à 11 h 30

**Mairie de Villefontaine :**

Mardi 24 janvier de 9 h à 11 h 30  
Mercredi 29 février de 9 h à 12 h

**Mairie de Vaulx-Milieu :**

Samedi 21 janvier de 9 h à 12 h  
Mercredi 29 février de 15 h à 18 h

**Mairie de L'Isle-d'Abeau :**

Mardi 17 janvier de 9 h à 11 h 30  
Samedi 11 février de 9 h à 12 h

**Mairie de Saint-Marcel-Bel-Accueil :**

Samedi 28 janvier de 8 h 30 à 11 h 30  
Lundi 20 février de 9 h à 12 h

**Mairie de Saint-Savin :**

Vendredi 20 janvier de 9 h à 12 h  
Lundi 20 février de 14 h à 16 h

**Mairie de Bourgoin-Jallieu :**

Vendredi 20 janvier de 14 h à 17 h  
Jeudi 1er mars de 14 h à 17 h

**Mairie de Ruy-Montceau :**

Lundi 30 janvier de 14 h à 17 h  
Vendredi 24 février de 14 h à 17 h

**Mairie de Sérézin-de-La-Tour :**

Lundi 30 janvier de 9 h à 11 h 30  
Jeudi 1er mars de 9 h 30 à 11 h 30

**Mairie de Cessieu :**

Samedi 4 février de 9 h à 12 h  
Vendredi 24 février de 9 h à 12 h

**Mairie de Saint-Victor-de-Cessieu :**

Lundi 23 janvier de 9 h à 11 h 30  
Lundi 13 février de 9 h à 11 h 30

**Mairie de Saint-Jean-de-Soudain :**

Mercredi 25 janvier de 9 h à 11 h 30  
Mercredi 15 février de 9 h à 11 h 30

**Mairie de La Tour-du-Pin :**

Mercredi 25 janvier de 14 h à 17 h  
Mercredi 15 février de 14 h à 17 h

**Mairie de Sainte-Blandine :**

Lundi 23 janvier de 14 h à 16 h 30  
Lundi 13 février de 14 h à 16 h 30

**Mairie de Saint-Didier-de-La-Tour :**

Vendredi 27 janvier de 14 h à 17 h  
Vendredi 17 février de 14 h à 17 h

**Mairie de Saint-Clair-de-La-Tour :**

Vendredi 27 janvier de 9 h à 11 h 30  
Vendredi 17 février de 9 h à 11 h 30

**Mairie de Saint-André-Le-Gaz :**

Mardi 24 janvier de 14 h à 16 h 30  
Mardi 21 février de 9 h à 11 h 30

**Mairie de La Bâtie-Montgascon :**

Vendredi 10 février de 15 h à 17 h  
Vendredi 2 mars de 15 h à 17 h

**Mairie de Fitialieu :**

Mardi 24 janvier de 9 h à 11 h 30  
Vendredi 10 février de 9 h à 11 h 30

**Mairie de Chimilin :**

Mardi 21 février de 14 h à 17 h  
Vendredi 2 mars de 9 h à 11 h 30

**Mairie d'Aoste :**

Mardi 17 janvier de 14 h à 17 h  
Lundi 6 février de 9 h 30 à 12 h

**Mairie de Romagnieu :**

Mardi 17 janvier de 9 h 30 à 12 h  
Lundi 6 février de 14 h 30 à 17 h

**Mairie de Chapareillan :**

Lundi 16 janvier de 10 h à 12 h  
Samedi 28 janvier de 9 h à 11 h

**Mairie de Saint-Maximin :**

Vendredi 10 février de 15 h à 17 h

**Mairie de Le Moutaret :**

Lundi 23 janvier de 17 h à 19 h

**- Département de la Savoie :****Mairie de Saint-Genix-sur-Guiers :**

Vendredi 20 janvier de 9 h 30 à 12 h

Mardi 14 février de 14 h à 16 h 30

**Mairie de Belmont-Tramonet :**

Mardi 7 février de 9 h à 12 h

Lundi 20 février de 14 h à 17 h

**Mairie d'Avressieux :**

Lundi 13 février de 14 h à 17 h

Jeudi 1er mars de 14 h à 17 h

**Mairie de Vérel-de-Montbel :**

Vendredi 20 janvier de 14 h à 16 h 30

Mardi 14 février de 9 h à 11 h 30

**Mairie de Novalaise :**

Mercredi 25 janvier de 9 h 30 à 11 h 30

Lundi 20 février de 9 h 30 à 11 h 30

**Mairie de La Motte-Servolex :**

Mercredi 25 janvier de 14 h à 17 h

Vendredi 10 février de 14 h à 17 h

Lundi 20 février de 14 h à 17 h

**Mairie de Chambéry (Carré Curial - DST).**

Mardi 24 janvier de 8 h à 11 h

Samedi 11 février de 8 h 30 à 11 h

Vendredi 24 février de 13 h à 16 h

**Mairie de Voglans :**

Mardi 31 janvier de 9 h à 11 h

Jeudi 16 février de 9 h à 11 h

**Mairie de Chignin :**

Vendredi 20 janvier de 9 h à 11 h 30

Lundi 20 février de 16 h à 18 h 30

**Mairie de Francin :**

Jeudi 19 janvier de 15 h à 17 h

Vendredi 10 février de 16 h à 18 h 30

**Mairie de Montmélian :**

Mercredi 25 janvier de 9 h à 11 h 30

Vendredi 17 février de 15 h à 17 h 30

**Mairie de Saint-Alban-de-Montbel :**

Mardi 24 janvier de 17 h à 19 h

**Mairie de La Bridoire :**

Jeudi 23 février de 9 h à 11 h 30

**Mairie de Lépin-Le-Lac :**

Jeudi 25 janvier de 14 h à 16 h

**Mairie de Saint-Thibaud-de-Couz :**

Vendredi 27 janvier de 15 h à 17 h 30

**Mairie de Vimines :**

Samedi 25 février de 8 h 30 à 11 h 30

**Mairie d'Apremont :**

Jeudi 26 janvier de 14 h à 17 h

**Mairie de Les Marches :**

Mardi 7 février de 8 h 30 à 11 h 30

Vendredi 24 février de 14 h 30 à 17 h

**Mairie de Laissaud :**

Jeudi 26 janvier de 9 h 30 à 11 h 30

Mardi 7 février de 16 h à 18 h 30

**Mairie de Les Mollettes :**

Mardi 17 janvier de 9 h à 12 h

Jeudi 9 février de 9 h à 12 h

**Mairie de Sainte-Hélène-du-Lac :**

Mercredi 18 janvier de 14 h à 17 h

Mercredi 15 février de 14 h à 16 h 30

**Mairie de Détrier :**

Mercredi 18 janvier de 17 h 30 à 20 h

Mercredi 8 février de 17 h 30 à 20 h

**Mairie de Saint-Rémy-de-Maurienne :**

Lundi 23 janvier de 14 h à 16 h 30

Mercredi 22 février de 9 h 30 à 12 h

**Mairie de Saint-Etienne-de-Cuines :**

Mercredi 25 janvier de 15 h à 17 h 30

Mercredi 22 février de 15 h à 17 h 30

**Mairie de La Chambre :**

Mardi 31 janvier de 15 h à 17 h 30

Jeudi 1er mars de 9 h à 11 h 30

**Mairie de Sainte-Marie-de-Cuines :**

Lundi 23 janvier de 9 h à 11 h 30

Lundi 20 février de 9 h à 11 h 30

**Mairie de Saint-Jean-de-Maurienne :**

Mercredi 25 janvier de 9 h 30 à 12 h

Jeudi 1er mars de 14 h à 17 h

**Article 5** : Un avis relatif à l'organisation de l'enquête publique sera publié en caractères apparents, par la préfecture de la Savoie, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et rappelé entre le 16 janvier 2012 et le 23 janvier 2012 inclus, dans les journaux régionaux suivants diffusés dans chacun des départements :

- RHÔNE : LE PROGRES (Edition du Rhône) et LE TOUT LYON.
- ISERE : LE DAUPHINE LIBERE (Edition de l'Isère) et LES AFFICHES.
- SAVOIE : LE DAUPHINE LIBERE (Edition Savoie), L'ESSOR SAVOYARD et LA MAURIENNE.

En outre, le même avis sera publié avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 dans deux journaux à diffusion nationale, à savoir LE MONDE et LE FIGARO.

### 2.3 INFORMATION DU PUBLIC

L'annonce de l'enquête a été faite par les soins de la Préfecture de la Savoie dans les annonces légales des sept journaux régionaux :

- LE PROGRES (Rhône) des 15 décembre 2011 et 17 janvier 2012,
- LES PETITES AFFICHES LYONNAISES du 12 au 18 décembre 2011 et du 16 au 22 janvier 2012,
- LE DAUPHINE LIBERE (Isère) des 15 décembre 2011, 17 janvier 2012 et 23 février 2012,
- LES AFFICHES DE GRENOBLE ET DU DAUPHINE des 16 décembre 2011 et 20 janvier 2012,
- LE DAUPHINE LIBERE (Savoie) des 15 décembre 2011 et 17 janvier 2012,
- L'ESSOR SAVOYARD des 15 décembre 2011 et 19 janvier 2012,
- LA MAURIENNE des 15 décembre 2011 et 19 janvier 2012.

et deux journaux à diffusion nationale :

- LE MONDE du 15 décembre 2011,
- LE FIGARO du 14 décembre 2011

Les mairies concernées par l'enquête publique ont affiché l'avis d'enquête sur les panneaux habituels réservés à cet effet. Aucune contestation n'a été relevée concernant ce point.

Un affichage sur le terrain a été également effectué par les services de RFF avec constat d'huissier effectué par la société PUBLILEGAL

Au total **151** panneaux ont été placés dans les territoires traversés.



## 2.4 CONTENU DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

---

Le dossier complet était rangé dans deux malles comprenant un guide de lecture et vingt six volumes aux formats A4 et A3, traitant les thèmes suivants :

### PRESENTATION GENERALE

Glossaire des termes techniques et des sigles

**Pièce A :** Objet de l'enquête – informations juridiques et administratives.

**Pièce B :** Plan de situation, Plan général des travaux.

**Pièce C :** Notice explicative.

**Pièce D :** Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.

### ENVIRONNEMENT

#### **Pièce E Etude d'impact**

**E1** Résumé non technique.

**E2** Présentation du programme et appréciation de ses impacts.

**E3** Justification du choix du fuseau d'études.

**E4** Etat initial de l'environnement (volumes 1 et 2)

**E5** Justification et présentation du projet retenu.

**E6** Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour les supprimer, réduire ou compenser. Coûts des mesures environnementales.  
(volumes 1 et 2)

**E7** Analyse des effets du projet sur la santé publique et mesures envisagées pour les supprimer, réduire ou compenser.

**E8** Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Evaluation des consommations énergétiques.

**E9** Analyse des méthodes et difficultés rencontrées.

**E10** Auteur des études.

**E11** Avis de l'autorité environnementale et mémoire complémentaire de RFF.

#### **Pièce F Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000**

### ELEMENTS ECONOMIQUES

**Pièce G :** Dossier d'offre de service et d'évaluation économique et sociale

**Pièce H :** Dossier de cohérence intermodale et ferroviaire

### DOCUMENTS D'URBANISME

#### **Pièce I : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

**I1** Département de l'Isère (volumes 1, 2 et 3)

**I2** Département de la Savoie (volumes 1 et 2)

**I3** Département du Rhône (volume 1).

L'ensemble était évidemment assez volumineux (le poids total des deux malles était de 22 kilos). Toutefois, la bonne qualité de la rédaction et des supports cartographiques et les explications données par les mairies et par les commissaires enquêteurs lors des permanences ont permis une bonne compréhension de l'ensemble dossier par le public.



## 2.5 PRISE DE CONNAISSANCE DU PROJET ET VISITE DES LIEUX PAR LA COMMISSION D'ENQUETE

---

Il a été remis à chaque membre de la commission d'enquête, par livraison à domicile, un exemplaire complet du dossier sous forme papier et sous forme numérique (CD).

Deux réunions de présentation du dossier ont été organisées par RFF en ses bureaux à LYON, Part-Dieu les 12 et 14 décembre 2012.

Deux journées complètes de visite des lieux ont été organisées par RFF les 20 et 22 décembre 2012. Les principaux sites visités ont été les suivants :

- Le 20 décembre 2012
  - secteur de MONTMELIAN-FRANCIN,
  - sortie Est du tunnel de Chartreuse sur les communes de CHAPAREILLAN et de LES MARCHES,
  - nœud de LAISSAUD et tête Ouest du tunnel de Belledonne,
  - secteur de SAINT-REMY DE MAURIENNE, Plaine du Canada, hameau de Saint-Sulpice,
  - secteur de la zone d'activités des Landiers à CHAMBERY.
  
- Le 20 décembre 2012
  - le Guiers, secteur d'AVRESSIEUX et têtes Ouest des tunnels de Dullin-L'Epine et de Chartreuse,
  - secteur du viaduc de CHIMILIN-AOSTE,
  - tunnel de Sainte-Blandine,
  - viaduc au-dessus de l'A43 à Cessieu et tête Est du tunnel de Ruy,
  - tête Ouest du tunnel de Ruy,
  - traversée de la Plaine de Catelan,
  - traversée des zones d'activités de Chesnes sur SAINT-QUENTIN-FALLAVIER,
  - passage de la ligne sur GRENAY et SAINT-LAURENT-DE-MURE.

Les membres de la Commission ont ensuite effectué quelques visites complémentaires, afin de mieux visualiser le projet sur les territoires des communes où ils devaient assurer des permanences. Ces visites ont souvent été faites par groupes de deux ou trois commissaires devant intervenir dans des communes voisines.

Pendant l'enquête, chaque membre titulaire de la Commission a également visité plus en détail les sites correspondant aux communes dans lesquelles il assurait ses permanences, afin d'examiner certaines questions spécifiques évoquées par le public.

Le 6 janvier 2012, les commissaires enquêteurs ont visé toutes les pièces des dossiers consultables par le public. Les registres destinés à recevoir les observations du public ont été signés et paraphés. La société PUBLILEGAL a pris en charge la livraison des dossiers et des registres dans les communes.

Le même jour, une réunion a été organisée par RFF pour répondre aux questions de la Commission. Cette présentation a été faite par Monsieur D. CARABOEUF, responsable du projet à RFF, assisté par Madame M. LAGARDE et Messieurs Ph. GAMOND, M. RENNESSON, D. LIORENS.

---

### 3. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

---

#### 3.1 DEROULEMENT GENERAL DE L'ENQUETE PUBLIQUE

---

L'enquête publique devait se dérouler initialement du lundi 16 janvier au lundi 5 mars 2012, conformément à l'arrêté inter-préfectoral du 30 novembre 2011.

A la demande du Président de la Commission et en accord avec l'autorité organisatrice, l'enquête a été prorogée de deux semaines, soit jusqu'au 19 mars 2012.

Le dossier a été consultable par le public dans les mairies des communes concernées, aux heures d'ouverture habituelles. Aucun incident n'a été relaté.

Toutes les permanences prévues pour recevoir le public dans l'arrêté d'ouverture d'enquête et dans l'arrêté de prorogation ont été tenues par un ou plusieurs membres de la commission d'enquête.

Au total, les membres de la Commission d'enquête ont passé 475 heures en permanences.

#### 3.2 DEMANDE DE SURSEoir A L'ENQUETE PUBLIQUE

---

Par lettre du 13 janvier 2012, la Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature (FRAPNA) et France Nature Environnement (FNE) ont demandé à Madame Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (MEDDTL) de surseoir à l'enquête publique, en estimant que les conditions n'étaient pas remplies pour démarrer cette enquête.

Ce courrier mentionnait notamment :

- l'avis très critique de l'Autorité environnementale,
- l'insuffisance des études de trafic et la baisse du trafic de fret dans les Alpes du Nord,
- l'absence d'alternatives telles que l'aménagement des lignes existantes, alors que l'urgence serait à l'amélioration des infrastructures existantes, notamment la ligne en Y existante entre LYON et CHAMBERY / GRENOBLE.

La lettre demandait de plus que soit prise en considération « *notre demande d'organiser un Débat Public sur la traversée des Alpes par le fret et les voyageurs avec la Commission Nationale du Débat Public* », faisant état d'un article du Dauphiné Libéré du 13 janvier 2012 évoquant les vives réactions d'élus locaux et citant le point de vue de Monsieur Dominique DORD, député-maire d'AIX-LES-BAINS qui, si le fret doit « *continuer durablement à passer par AIX et CHAMBERY, préfère que l'on abandonne le LYON-TURIN et que l'on couvre la ligne historique* ».

Ce courrier a été adressé en copie aux Préfets de Rhône-Alpes, de l'Isère et de la Savoie, au Président du Conseil Régional Rhône-Alpes, aux Présidents des Conseils Généraux de l'Isère et de la Savoie, ainsi qu'au Directeur de Réseau Ferré de France.

La Commission d'enquête, n'ayant pas reçu d'ordre d'interrompre sa mission, a continué son travail et a considéré que ce courrier serait examiné en son temps, au même titre que les autres avis exprimés pendant l'enquête publique.

#### 3.3 PROROGATION DE LA DUREE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

---

Entre le 16 et le 31 janvier 2012, plusieurs collectivités locales ont écrit au Président de la Commission d'enquête, en Préfecture de la Savoie, pour exprimer leur souhait que soient organisées des réunions publique d'information sur le projet soumis à enquête publique.

Les collectivités qui ont fait cette demande étaient les suivantes :

- Mairie de CHAPAREILLAN (lettre du 17 janvier 2012),
- Mairie de VEREL-DE-MONTBEL (lettre du 24 janvier 2012)
- Syndicat Interdépartemental d'aménagement du Guiers (lettre du 24 janvier 2012)
- Mairie de LA MOTTE-SERVOLEX, (lettre du 27 janvier 2012)
- Mairie d'AVRESSIEUX (lettre du 31 janvier 2012)

La demande de Monsieur le Maire de LA MOTTE-SERVOLEX avait été faite verbalement lors de la permanence du 25 janvier. Elle a été confirmée par délibération du Conseil Municipal du 7 février 2012.

Après avis favorable des Préfets du Rhône, de l'Isère et de la Savoie et après accord de Madame le Maire de CHAMBERY pour organiser également dans cette ville une réunion publique, le Président de la Commission d'enquête, par courrier du 10 février 2012, a décidé :

- de proroger la durée des enquêtes publiques de quatorze jours, soit jusqu'au lundi 19 mars 2012,
- de faire assurer par la Commission huit permanences supplémentaires pendant cette prorogation aux lieux, dates et horaires suivants :
  - Mairie de CESSIEU, le vendredi 16 mars 2012, de 9 h 00 à 11 h 30,
  - Mairie de LA TOUR DU PIN, le mercredi 14 mars 2012, de 14 h 00 à 17 h 00
  - Mairie de CHIMILIN, le mercredi 14 mars 2012, de 9 h 00 à 11 h 30,
  - Mairie de VEREL-DE-MONTBEL, le mardi 6 mars 2012, de 9 h 00 à 11h 30,
  - Mairie de AVRESSIEUX, le jeudi 8 mars 2012, de 14 h 00 à 17h 00,
  - Mairie de BELMONT-TRAMONET, le lundi 12 mars 2012, de 14 h 00 à 17h 00,
  - Mairie de CHAPAREILLAN, le samedi 10 mars 2012, de 9 h 00 à 12h 00,
  - Mairie de CHAMBERY, le vendredi 16 mars 2012, de 14 h 00 à 17 h 00  
(carré Curial, Direction des Services Techniques).

Dans son courrier, le Président de la Commission a également fait part à Monsieur le Préfet de la Savoie du souhait de la Commission d'enquête d'organiser quatre réunions publiques aux lieux, dates et horaires suivants :

- LA MOTTE-SERVOLEX : le vendredi 24 février 2012, à la salle « Les Pervenches », à 18 h 00,
- CHAPAREILLAN : le mardi 28 février 2012 à la salle polyvalente, à 20h.
- BELMONT-TRAMONET : le jeudi 1<sup>er</sup> mars 2012, à la Salle des Fêtes, à 20 h 00,
- CHAMBERY : le mardi 13 mars 2012, à la salle du « Manège », à 19 h 00.

Cette décision et ce souhait ont été acceptés et rendus publics par l'avis de prorogation inter-préfectoral.

Le courrier du 10 février 2012 du Président de la Commission d'enquête est présenté en Annexe I au présent rapport. L'avis inter-préfectoral est également joint dans l'Annexe I.

Les avis de prorogation ont été publiés dans les journaux suivants :

- LE PROGRES (Rhône) du 23 février 2012,
- LES PETITES AFFICHES LYONNAISES du 27 février au 1<sup>er</sup> mars
- LE DAUPHINE LIBERE (Isère) du 23 février 2012,
- LES AFFICHES DE GRENOBLE ET DU DAUPHINE du 24 février 2012,
- LE DAUPHINE LIBERE (Savoie) du 23 février 2012,
- L'ESSOR SAVOYARD du 23 février 2012,
- LA MAURIENNE du 23 février 2012.

### 3.4 REUNIONS PUBLIQUES

---

La Commission, en accord avec la Préfecture de la Savoie et les communes concernées, a tenu les quatre réunions publiques prévues. Elles se sont toutes déroulées selon le même canevas :

- introduction de la réunion par un membre de la Commission d'enquête,
- présentation générale du projet par RFF, suivie par une présentation plus focalisée sur le secteur géographique du lieu de réunion (Cluse de CHAMBERY, Combe e Savoie, Avant-Pays Savoyard),
- interventions du public (élus locaux, associations, public) et réponses apportées soit par RFF, soit par la Commission d'enquête,
- remerciements et clôture de la réunion par un membre de la Commission.

Ces réunions se sont toutes déroulées sans incident et dans un esprit de dialogue démocratique. Elles ont réuni en moyenne 300 à 400 personnes, soit au total environ 1200 à 1500 personnes.

De l'avis général, elles ont permis d'informer le public présent, qui a pu mieux comprendre le projet présenté par RFF et entendre les observations et critiques faites par les élus et les associations qui ont souhaité s'exprimer. Ces réunions ont donné lieu à des articles dans la presse locale, permettant ainsi de prolonger le débat au-delà des réunions proprement dites.

Pour la Commission, ces réunions lui ont permis de mieux entendre les arguments opposés au projet. Les compte-rendus de ces réunions sont présentés en Annexe II au présent rapport.

Quelques communes ont souhaité organiser de leur côté des réunions d'information.

Dans ce cas, RFF n'a pas participé à ces réunions.

Quelques membres de la Commission ont été présents à ces réunions. Ils ne se sont exprimés que pour présenter le déroulement de l'enquête publique et expliquer le rôle des Commissaires enquêteurs.

Enfin, les communes de LES MOLLETES et de SAINT-HELENE-DU-LAC ayant exprimé lors des réunions publiques à CHAPAREILLAN et à CHAMBERY leur regret de ne pas avoir eu de réunion publique, le Président leur a rappelé que la Commission n'avait pas été saisie suffisamment tôt. Par souci d'information, il a proposé qu'une permanence complémentaire soit tenue dans ces deux communes. Les deux permanences ont été tenues pendant la dernière semaine, les 15 et 16 mars après-midi.

### 3.5 AUTRES REUNIONS ET RENCONTRES PENDANT ET A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

---

Plusieurs membres de la Commission ont participé à des réunions thématiques en présence de RFF :

- réunion avec la CAPI, le 24 janvier 2012,
- le 23 février 2012, au Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard, à l'invitation de la Chambre d'Agriculture de la Savoie, et en présence d'élus locaux,
- le 14 mars 2012, à la Maison des Agriculteurs à SAINT-BADOLPH à l'invitation de la Chambre d'Agriculture de la Savoie, et en présence d'élus locaux,
- le 15 mars 2012, en mairie de SAINT-THIBAUD-DE-COUZ, en présence de l'Entreprise BOTTA, de la DREAL et de Monsieur Jean-Pierre VIAL, sénateur.

Plusieurs personnalités politiques ont été rencontrées et entendues pendant et à l'issue de l'enquête :

- Dominique DORD, député- maire d'AIX-LES-BAINS, le 17 février 2012,
- Bernadette LACLAIS, Maire de CHAMBERY, le 9 mars 2012,
- Michel DANTIN, député européen, le 13 mars 2012,
- Jean-Pierre VIAL, sénateur, le 15 mars 2012.
- Louis BESSON, Président de la Communauté d'agglomération CHAMBERY Métropole et Président de la délégation française à la Commission Intergouvernementale du LYON-TURIN, le 3 avril 2012.

Pour compléter son information, la Commission a également rencontré les personnes suivantes :

- Messieurs OLNLY et B. MIEGE, spécialistes en acoustique au CETE de Lyon, le 21 mars 2012,
- Messieurs Bernard DUTHOIT et Jean-Claude CASELA, de la SNCF, en gare de BOURGOIN-JALLIEU, le 14 mai 2012.

Le 1<sup>er</sup> juin 2012, la Commission a visité la plateforme de ferroutage d'AITON où elle a été accueillie par Messieurs CHOMATTE, Directeur de l'AFA et Jean Claude CASELA, de la SNCF.

Enfin, Madame Anne. MITAULT et Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX ont également rencontré :

- Monsieur Gérard SEIGLE-VATTE, Président de la Chambre d'Agriculture de l'Isère, Président de la Chambre Régionale d'Agriculture Rhône-Alpes, le 12 juin 2012,
- Monsieur Christophe MIRMAND, Préfet de la Savoie, le 13 juin 2012.

Ces réunions et entretiens ont apporté chacune un éclairage intéressant sur le projet et sur l'ensemble de ses dimensions économiques, environnementales et sociales.

### 3.6 AMBIANCE GENERALE AU COURS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

---

L'enquête s'est déroulée dans un certain climat d'inquiétude, et dans quelques communes d'opposition franche au projet.

Néanmoins, toutes les permanences et réunions publiques se sont tenues avec courtoisie et respect, chacun ayant le souci de comprendre et d'expliquer ses demandes, critiques ou propositions.

Pour le public, il s'agissait d'une enquête complexe :

- par son amplitude géographique, concernant 71 communes, avec des populations inquiètes,
- par sa technicité (26 rapports aux formats A4 et A3, soit un dossier pesant 22 kilos).

L'accès au dossier sur Internet a permis une étude approfondie du dossier par les représentants des associations, qui ont souvent déposé des courriers et mémoires de plusieurs pages.

La participation du public a été significative :

- 5 700 observations venant du public, d'élus, d'associations, d'acteurs économiques, ....
- deux demandes d'étudier des propositions présentées par les communes de CHAPAREILLAN et CHIMILIN et soutenues par des associations locales de préservation de l'environnement.

Pour la Commission, l'enquête a nécessité un temps très important depuis décembre 2011 pour :

- étudier le dossier complet,
- visiter les lieux du projet et des sites de dépôts,
- contacter les mairies avant les permanences,
- tenir les 122 permanences d'une durée de 2 à 3 heures (soit 475 heures de présence de un ou plusieurs commissaires enquêteurs simultanément dans certaines communes),
- assister à une quinzaine de réunions,
- organiser et tenir les quatre réunions publiques, puis en faire les compte-rendus,
- examiner et classer toutes les observations du public, et en rendre compte dans le rapport, par communes et par thèmes,
- établir deux listes de questions à poser à RFF,
- étudier les réponses fournies par RFF,
- rédiger et dactylographier le rapport final et les conclusions motivées de la Commission,
- rédiger et dactylographier les rapports et les conclusions motivées relatifs aux 45 Mises en Compatibilité des Documents d'Urbanisme.

#### 4. BILAN QUANTITATIF DES OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUETE

A la fin de l'enquête, les maires des 71 communes concernées par le projet de la DUP et des 45 communes concernées pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ont déclaré clos les registres d'enquête.

La collecte des dossiers et des registres d'enquête a été faite par la société PUBLILEGAL qui a rapporté l'ensemble des documents en Préfecture de Savoie.

Les registres d'enquête et les courriers reçus dans chaque commune ont été remis par la Préfecture de Savoie à la Commission le 26 mars 2012.

Les registres déposés à la D.D.T du Rhône, en sous-préfectures de LA TOUR-DU-PIN et de VIENNE et en Préfecture de l'Isère ont été remis le 3 avril 2012 au Président de la Commission.

La Commission s'est réunie le 26 mars 2012 pour tirer un premier bilan sommaire de l'enquête publique.

Le décompte global des observations et demandes du public est présenté dans le présent chapitre.

Ces contributions sont ensuite analysées en trois temps :

- le chapitre 6 est consacré à l'examen des contributions des grandes collectivités territoriales (Région Rhône-Alpes, Conseils Généraux du Rhône, de l'Isère et de la Savoie, organismes socioprofessionnels et syndicats), et des grandes associations de protection de l'environnement (France Nature Environnement, FRAPNA, ...)
- le chapitre 7 présente, par secteurs géographiques et commune par commune, les principales observations du public et les commentaires de la Commission d'enquête ;
- le chapitre 8 regroupe par grands thèmes les analyses de la Commission d'enquête.

#### 4.1 INVENTAIRE QUANTITATIF DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

##### 4.1.1 Décompte brut des observations

DEPARTEMENT DU RHONE	Observations				
	Consignées	Annexées	Nombre de pétitions <sup>(1)</sup>	Nombre de signatures	Total
COLOMBIER-SAUGNIEU	2	1			3
SAINT-LAURENT-DE-MURE		2			2
D.D.T. DU RHONE	1				1
TOTAL RHONE	3	3			6

<sup>(1)</sup> Nombre de pétitions ou lettres-type valant pétition.

La participation du public a été très faible dans le Département du Rhône.

DEPARTEMENT DE L'ISERE	Observations				
	Consignées	Annexées	Nombre de pétitions	Nombre de signatures	Total
GRENAY	12	4			16
SATOLAS-ET-BONCE	14	1			15
SAINT-QUENTIN-FALLAVIER		1			1
CHAMAGNIEU	1	2			3
FRONTONAS	29	12	2	604	645
LA VERPILLIERE	2	3			5
VILLEFONTAINE		3			3
VAUX-MILIEU	2	2	1	6	10
L'ISLE-D'ABEAU	28	11	1	337	376
SAINT-MARCEL-BEL-ACCUEIL	5	5	1	84	93
SAINT-SAVIN		5	1	73	78
BOURGOIN-JALLIEU	7	6			13
RUY-MONTCEAU	13	5			18
SEREZIN-DE-LA-TOUR	6	2			8
CESSIEU	20	15			35
SAINT-VICTOR-DE-CESSIEU	4				4
SAINT-JEAN-DE-SOUDAIN	20				20
LA-TOUR-DU-PIN	14	6			20
SAINTE-BLANDINE	5				5
SAINT-DIDIER-DE-LA-TOUR	22				22
SAINT-CLAIR-DE-LA-TOUR	5	1			6
SAINT-ANDRE-LE-GAZ	2				2
LA BATIE-MONTGASCON	9				9
FITILIEU	7				7
CHIMILIN	182	43	1	46	271
AOSTE	5				5
ROMAGNIEU	27	2			29
CHAPAREILLAN	270	32	1	506	808
SAINT-MAXIMIN					0
LE MOUTARET	3				3
LA CHAPELLE DU BARD					0
SOUS-PREFECTURE DE LA TOUR-DU-PIN					0
SOUS-PREFECTURE DE VIENNE					0
PREFECTURE DE L'ISERE	7	13			20
TOTAL	721	174	8	1656	2551

Les communes où la participation du public a été la plus élevée sont FRONTONAS, L'ISLE-D'ABEAU, SAINT-MARCEL-BEL-ACCUEIL, SAINT-SAVIN, CHIMILIN, CHAPAREILLAN. Ces six communes rassemblent 89 % des avis exprimés.

DEPARTEMENT DE LA SAVOIE	Observations				
	Consignées	Annexées	Nombre de pétitions	Nombre de signatures	Total
SAINT-GENIX-SUR-GUIERS	10	5			15
BELMONT-TRAMONET	43	34			77
AVRESSIEUX	70	85	4	321	486
VEREL-DE-MONTBEL	3	64	2	1030	1095
AYN	2	2			2
NOVALAISE	5	3			8
NANCES	5	1			6
LA MOTTE-SERVOLEX	120	65	5	550	735
CHAMBERY	71	9	2	128	208
VOGLANS	7	12			19
CHIGNIN	1				1
FRANCIN	1	4			5
MONTMELIAN	2	3			5
DULLIN	1				1
SAINT-ALBAN-DE-MONTBEL		1			1
LA BRIDOIRE	1	4			5
ATTIGNAT-ONCIN					0
LEPIN-LE-LAC	1				1
AIGUEBELETTE-LE-LAC	1	1			2
SAINT-THIBAUD-DE-COUZ	4	4			8
VIMINES					0
SAINT-CASSIN		2			2
MONTAGNOLE		1			1
APREMONT		4			4
LES MARCHES	14	7			21
LAISSAUD	40	17			57
LES MOLLETES	72	25			97
SAINTE-HELENE-DU-LAC	35	17			52
LA CHAPELLE BLANCHE					0
DETRIER	5				5
ARVILLARD	1	1			2
SAINT-REMY DE MAURIENNE	4	24			28
SAINT-ETIENNE-DE-CUINES	19	15			34
LA CHAMBRE	4	8			12
PONTAMAFREY-MONTPASCAL	4				4
JARRIER	1	1			2
SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	7	4			11
SOUS PREFECTURE DE ST-JEAN DE-M.		7	1	17	24
PREFECTURE DE LA SAVOIE		75	1	44	119
TOTAL	559	511	16	2090	3160

Les communes où la participation du public a été la plus élevée sont BELMONT-TRAMONET, AVRESSIEUX, VEREL-DE-MONTBEL, LA MOTTE-SERVOLEX, CHAMBERY, LES MOLLETES. Ces six communes rassemblent 85 % des avis exprimés.



Au total pour les trois départements, 5724 observations ont été notées pendant l'enquête publique.

DEPARTEMENTS DU RHONE, DE L'ISERE ET DE LA SAVOIE	Observations				
	Consignées	Annexées	Nombre de Pétitions <sup>(1)</sup>	Nombre de Signatures <sup>(2)</sup>	Total
TOTAUX	1283	688	24	3746	5717

Si l'on considère que certaines lettres ont été déposées dans plusieurs communes (le courrier de la « *Ligue savoisiennne* » a été déposé dans toutes communes de Savoie, certaines associations ont déposé leurs contributions plusieurs fois) et si l'on décompte les courriers émanant de collectivités locales, des chambres d'agriculture, des chambres de commerce et d'industrie, ce sont plus de 5 500 personnes qui se sont exprimées pendant l'enquête publique.

Ramené à la population totale des communes traversées (250 000 habitants), ce nombre est faible.

#### **4.1.2 Principales contributions écrites accompagnées de mémoires**

Plusieurs contributions écrites accompagnées de mémoires ont été déposées pendant l'enquête publique, soit au siège de la Commission en Préfecture de la Savoie, soit dans différentes communes. Ces contributions apparaissent parfois dans plusieurs lieux d'enquête.

Les points de vue développés concernent en général plusieurs thématiques : fonctionnalités du projet, hypothèses de trafics, découpage en phases, emprises, nuisances du chantier et en exploitation.... Ces contributions seront évoquées dans les chapitres 6, 7 et 8 du rapport de la Commission d'enquête.

#### **4.1.2 Pétitions**

Environ 3750 personnes, soit plus des deux tiers, se sont exprimées par pétitions ou par lettres-pétition. Les pétitions permettent de mobiliser des personnes extérieures au périmètre de l'enquête publique. Ainsi, à VEREL-DE-MONTBEL, la pétition a recueilli 1030 signatures (quatre fois la population du village).

La Commission n'a pas vérifié systématiquement la domiciliation des signataires. Elle n'a pas non plus vérifié si certaines personnes étaient signataires de plusieurs pétitions.

Les textes de pétitions signées apparaissent assez différents. Quelques pétitions sont opposées au projet dans sa globalité, contestant les prévisions de trafic, estimant que les tunnels ferroviaires suisse et autrichien suffiront pour traverser les Alpes, et jugeant le projet trop coûteux, compte-tenu de l'état actuel des finances publiques.

D'autres se déclarent d'accord avec les objectifs du projet mais opposées aux conséquences locales du tracé présenté à l'enquête publique. Ces pétitions demandent la modernisation des lignes historiques ou des tracés différents, dans l'esprit du Plan B, présenté en 2011 par Michel MARTIN, Ingénieur Conseil.

Des textes, craignant l'abandon de la Phase 2, en demandent la réalisation avant la Phase 1. Certains contestent la réalisation complète du tunnel de Dullin-L'Épine, tandis que d'autres acceptent ce tunnel mais refusent la mixité des trafics fret et voyageurs.

La diversité des pétitions est particulièrement notable à LA MOTTE-SERVOLEX, où tous les thèmes généraux des pétitions ont été exprimés, avec des proportions différentes. Par contre, à CHAPAREILLAN, où projet est connu depuis vingt ans, le public dans sa grande majorité ne s'oppose pas au tunnel de Chartreuse, mais demande le « *calfeutrement* » de la ligne nouvelle : la pétition du Comité Contre les Nuisances du LYON-TURIN est soutenue par la commune et elle a recueillie plus de 500 signatures.

## 4.2 PREMIERE SYNTHESE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

---

Les observations et contributions recueillies pendant l'enquête publique, soit exprimées dans les registres et les courriers reçus, soit entendues lors des permanences et dans les réunions publiques, émanent de trois groupes principaux :

1. les contributions des grandes collectivités territoriales, des organismes socioprofessionnels, et des associations locales de protection de l'environnement ou de défense du cadre de vie,
2. les communes traversées par le projet ou proches de la ligne, qui se sont exprimées soit par délibération des Conseils municipaux, soit au travers des Communautés de communes auxquelles elles adhèrent,
3. le public, qui s'est exprimé par des contributions écrites individuelles ou en signant des pétitions.

Le Groupe 1 comprend :

- des collectivités intéressées aux retombées économiques qui expriment un avis en général favorable, assorti de remarques ou de réserves,
- des organismes socioprofessionnels qui donnent un avis en général favorable, à l'exception des Chambres d'Agriculture qui émettent un avis défavorable au projet « *tel que présenté* »,
- des associations à caractère national ou régional : deux grandes associations de protection de l'environnement ont estimé que le lancement de l'enquête publique était prématuré ; les associations locales se sont informées et ont mobilisé leurs adhérents.

Les contributions écrites de ce groupe sont parfois accompagnées de mémoires. Elles ont été déposées pendant l'enquête publique, au siège de la Commission en Préfecture de la Savoie ou dans des communes. Elles apparaissent parfois dans plusieurs lieux d'enquête.

Les points de vue développés concernent en général plusieurs thématiques : fonctionnalités du projet, hypothèses de trafics, découpage en phases, emprises, nuisances du chantier et en exploitation ...

Ces contributions sont présentées dans le chapitre 6.

Le Groupe 2 regroupe des situations très diverses :

- certaines communes seront peu impactées parce qu'elles seront traversées en tunnel,
- d'autres communes seront moyennement impactées et supportent déjà largement les nuisances dues aux trafics (communes de la Maurienne),
- des communes seront très impactées, en particulier celles sur lesquelles sont prévues les têtes de tunnels, où vont se cumuler les inconvénients de toutes sortes (emprises de la ligne, zones de chantier, sites de stockage des matériaux des tunnels, nuisances sonores en exploitation ...).

Le Groupe 3 comprend la plus grande diversité des opinions exprimées.

L'opposition complète au projet est minoritaire, estimée à moins de 25 % des avis exprimés.

Pour ces opposants, le projet est jugé trop couteux, non rentable, il soulève des questions économiques (déstructuration des exploitations agricoles, ...) et va créer des dommages à l'environnement local.

Pour beaucoup, le report modal du fret de la route vers le rail est souhaitable.

Il justifierait à lui seul soit de moderniser les lignes historiques (ligne AMBERIEU - CULOZ - AIX-LES-BAINS - CHAMBERY, ligne de la Maurienne, ligne SAINT-ANDRE-LE-GAZ - CHAMBERY), soit d'inverser les phases 1 et 2 et de construire les tunnels de Chartreuse et de Belledonne avant le tunnel de Dullin-L'Epine.

Le public qui a exprimé son approbation du projet « *tel que présenté* » est très minoritaire.

La grande majorité des personnes demande des améliorations, allant des suggestions d'évitement local au calfeutrement de la ligne nouvelle pour en réduire les nuisances.

---

## 5. DEMANDES ET QUESTIONS DE LA COMMISSION A RFF A L'ISSUE DE L'ENQUETE

---

Avant d'analyser les contributions recueillies et de les commenter, la Commission d'enquête a estimé indispensable d'obtenir de RFF des réponses précises à plusieurs questions et demandes qui ont été exprimées à de nombreuses reprises pendant l'enquête publique. Ces demandes et questions de la Commission sont présentées dans ce chapitre.

### 5.1 PRINCIPALES INTERROGATIONS DE LA COMMISSION A L'ISSUE DE L'ENQUETE

---

L'examen du dossier d'enquête a conduit les commissaires enquêteurs à porter sur celui-ci, des avis concernant les points forts et les points faibles. Ils ont estimé qu'ils pouvaient en avoir deux lectures :

- un dossier complet, bien structuré, comprenant de nombreuses cartes et photos, des graphiques explicatifs, avec un résumé non technique de l'étude d'impact précis, l'ensemble bien rédigé,
- un dossier si dense et si précis qu'il devient difficilement consultable par le public.

#### Les principales interrogations de la Commission d'enquête ont été les suivantes :

- la capacité maximale des lignes historiques n'apparaît pas de manière claire,
- les études sont basées sur des hypothèses de trafic qui ont été critiquées par une partie du public et des explications complémentaires sont nécessaires,
- les dispositions prises pour gérer les déblais excédentaires provenant des tunnels n'ont pas été expliquées de manière suffisamment précise,
- la suppression du passage des voyageurs par le tunnel sous Chartreuse n'est pas argumentée,
- les dispositions pour assurer la sécurité dans les tunnels mono-tubes manquent de précisions.

La Commission s'est réunie à CHAMBERY le 26 mars 2012. Elle a débattu pour établir la liste des questions et demandes d'analyses complémentaires, qu'elle allait remettre à RFF. Elle n'a pas estimé utile de demander à RFF l'analyse de deux demandes :

- l'étude du « Plan B », plan évoqué à plusieurs reprises par le public,
- l'étude de la traversée de la Plaine du Catelan en viaduc.

Le 3 avril 2012, en Préfecture de CHAMBERY, la Commission a remis à RFF deux documents :

- une première liste de demandes et de questions,
- deux contre-propositions à analyser, sur les communes de CHIMILIN et CHAPAREILLAN.

La Commission a demandé à RFF de produire un Mémoire en réponse pour chacune des deux listes. Ces deux listes sont présentées dans les sous chapitres 5.3 et 5.4.

Par la suite, après avoir procédé à l'examen détaillé des registres et courriers reçus, la Commission a établi une seconde liste de questions qu'elle a adressée à RFF le 4 mai 2012. Cette seconde liste de demandes et de questions est également présentée dans le sous-chapitre 5.4.

### 5.2 DEMANDES NON RETENUES PAR LA COMMISSION

---

La Commission n'a pas jugé utile de transmettre à RFF deux demandes exprimées ou évoquées dans quelques contributions du public et certaines délibérations des conseils municipaux. Il s'agit des demandes d'étudier le tracé alternatif dit « *Plan B* » et la traversée de la Plaine de Catelan en viaduc.

Les raisons ayant conduit la Commission d'enquête à rejeter ces demandes sont présentées à la suite.

### **5.2.1 Le Plan B**

Le concept du « Plan B » est porté depuis 2009 par Monsieur Michel MARTIN, Ingénieur Conseil, qui l'a évoqué lors des quatre réunions publiques organisées par la Commission d'enquête, en indiquant que ce plan était consultable sur Internet.

A la demande de la Commission, M. MARTIN a déposé plusieurs documents au siège de la Commission d'enquête et en mairie de LA MOTTE-SERVOLEX. Un envoi complémentaire a été également fait à l'adresse personnelle du Président de la Commission, mais après la clôture de l'enquête publique.

Les seuls documents déposés dans les registres et dans le délai légal ont été examinés.

Le document le plus exhaustif a été déposé en mairie de LA MOTTE-SERVOLEX : il reprend des présentations faites en 2009 et 2011 à la demande d'associations.

Le « *Plan B initial* » présente le projet LYON - TURIN appelé « *La Transalpine* ». Il rappelle le cadre géographique, les trafics escomptés, les acteurs, évoque les nuisances et les difficultés d'insertion environnementale et présente des solutions techniques retenues en Suisse et en Autriche.

Il décrit la ligne historique AMBERIEU-CHAMBERY, puis en propose l'amélioration et la mise en tunnels de nouveaux tronçons le long du Lac du Bourget.

Lors de la présentation simplifiée faite en mai 2011 à LA MOTTE-SERVOLEX à la demande d'associations, M. MARTIN déclare que « *le projet officiel conduit à dépenser des milliards ... tout en manquant la moitié des objectifs recherchés ... Comment dans ces conditions pourrait-il être déclaré d'utilité publique ?* ».

M. MARTIN propose alors des « *variantes logiques à partir du projet officiel* », comme par exemple :

- « *réduire l'impact sur les marais de la basse Bourbre, en se collant en galerie au pied nord de la colline de l'ISLE D'ABEAU, puis en rejoignant et en se jumelant à l'A43 jusqu'à proximité de l'échangeur de GRENAY ...*
- *tant qu'à réaliser un shunt souterrain de BOURGOIN de 8 km et de retomber sur la ligne actuelle, autant le réaliser directement par le sud (jusqu'à VAULX-MILIEU), ...*

Pour éviter CHAMBERY, il propose un tracé utilisant le tunnel de Galoppaz sous les Bauges, traversant la vallée de l'Isère au sud de SAINT-PIERRE-D'ALBIGNY, puis rejoignant la ligne historique de la Maurienne par un petit tunnel sous l'avancée nord de Belledonne (tunnel d'Hurtières).

Ces variantes ignorent complètement les décisions ministérielles prises depuis 1990.

Aucune de ces variantes n'a été validée par les élus des territoires traversés.

Aucune étude des impacts sur l'environnement du « Plan B » ni aucun chiffrage n'ont été présentés.

La Commission d'enquête estime que « *le Plan B* » ne peut être présenté comme une alternative crédible, car il remet en question toutes les décisions prises par les gouvernements successifs et les assemblées territoriales, depuis vingt ans.

Il ne lui est donc pas apparu justifié de demander à RFF d'étudier le « *Plan B* ».

### **5.2.2 La traversée de la Plaine de Catelan en viaduc**

La Commission Locale de l'Eau (CLE) du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) a demandé dans la pièce annexée à son courrier du 6 mars 2012 sous le titre « *Remarques de la CLE* » « *que l'enjambement de ces cours d'eau se réalise préférentiellement par une estacade* ».

La Chambre d'Agriculture de l'Isère, dans son courrier du 9 mars 2012, évoque également la question de la « *compensation des zones humides* », constate que « *le secteur Bourbre-Catelan est le plus concerné, avec 45,7 ha de tracé en zone humide* » et écrit « *pour réduire la destruction de zones humides, RFF pourrait envisager le passage de la voie ferrée en viaduc au dessus des zones humides* »

Le Syndicat Mixte d'Aménagement du Bassin de la Bourbre (SMABB), dans son avis du 15 mars 2012 a repris la demande de la CLE sous une forme allégée : « le SMABB souhaite que des variantes (estacade, pont) soient étudiées le long du tracé, afin de limiter les impacts au maximum ».

Dans leurs mémoires du 19 mars 2012, la FRAPNA et les associations LO PARvi et APIE n'ont pas repris cette demande de traversée en viaduc. Elles ont formulé des propositions concrètes, soulignant que les « modalités d'aménagement écologique du corridor Catelan sont à étudier ».

La Commission admet que la traversée des zones humides pose problème, car elle implique des compensations difficiles à mettre en œuvre. L'Autorité environnementale a d'ailleurs souligné que « le respect des prescriptions du SDAGE se traduira par des difficultés de maîtrise foncière ».

Dans le secteur sensible de la confluence de la Bourbre et du Catelan, le franchissement est prévu avec un pont assurant une ouverture de plus de 80 mètres, afin d'assurer la transparence hydraulique et écologique (passage pour la grande faune). Pour les autres traversées de cours d'eau, des solutions adaptées devront être choisies en fonction des études détaillées (études géotechniques, hydrauliques, environnementales et économiques) et elles seront décrites dans le Dossier Loi sur l'eau.

La Commission d'enquête n'a pas estimé justifié, à ce stade d'avancement des études, de demander à RFF d'étudier la traversée de la Plaine du Catelan en viaduc (sur plusieurs kilomètres), car cette solution modifierait sensiblement l'économie du projet.

### 5.3 PREMIERE LISTE DE DEMANDES ET DE QUESTIONS DE LA COMMISSION

Cette liste a été établie à partir des observations formulées par le public et des demandes des membres de la Commission d'enquête publique.

1. Fournir une note précisant la capacité maximale des lignes existantes en trains et en tonnages de fret, à l'horizon de référence. Cette note comprendra une carte de synthèse adaptée.
2. Fournir les chiffres les plus récents du tonnage total de fret (fer, route) traversant la frontière franco-italienne, depuis le tunnel du Mont Blanc jusqu'à VINTIMILLE.
3. Présenter les conséquences techniques (adaptation du gabarit, création de rameaux de sécurité, perte de sillons fret, ...) et socio-économiques (gains de temps pour les voyageurs, surcoûts, effets externes, rentabilité ...) qu'impliquerait l'ouverture éventuelle du tunnel de Chartreuse en Phase 3 aux trains de voyageurs faisant la liaison directe LYON - TURIN, sans arrêt à CHAMBERY.
4. Indiquer les gabarits retenus et les sections pour chaque tunnel dans les différents tronçons :
  - i. GRENAY - AVRESSIEUX,
  - ii. AVRESSIEUX - CHAMBERY,
  - iii. AVRESSIEUX - LAISSAUD - ST JEAN DE MAURIENNE,
  - iv. Tunnel international.
5. Site de SAINT-LAURENT-DE-MURE : le circuit automobile (une vingtaine d'emplois) est impacté par le projet et la recherche d'un nouveau site paraît difficile, dans un secteur où le projet crée une forte pression foncière :
  - serait-il possible d'adapter le tracé (rayon de courbure ou profil en long), pour éviter d'impacter l'activité du le circuit automobile?
  - d'autres solutions ont-elles été envisagées ?
6. Identifier les zones de multi-exposition au bruit, pour lesquelles un renforcement des dispositifs de protection pourrait être envisagé, de façon à gagner au moins 2 dB(A).

7. Identifier les zones sensibles aux nuisances de vibration (en phase chantier ou en exploitation), zones pour lesquelles, une étude de détail sera réalisée dans le cadre de l'Avant-Projet Détaillé.
8. Préciser la stratégie qui sera mise en œuvre pour assurer, avec le minimum de prélèvement sur les terres agricoles, la compensation des zones humides imposée par le SDAGE.
9. Les zones de dépôts sur des terres agricoles soulèvent l'opposition de la part du public local. La Commission a pu vérifier que certaines zones présentaient de très fortes contraintes (accès, proximité d'habitations,...).  
Le Cahier des Charges du 7 février 1994 stipulait que : « *la recherche des sites de dépôts pour les matériaux non réutilisables des tunnels et des déblais devra être engagée rapidement en concertation avec les services concernés de l'Etat et les collectivités, accompagnée des études d'impact et paysagères adaptées aux sites concernés* ».  
Par ailleurs, il faut viser à l'horizon 2020 un recyclage des déblais de 70 %, comme le demande la Directive 2008/98/CE du Parlement Européen. La Commission demande donc à RFF de préciser la stratégie et les moyens qui seront mis en œuvre pour la recherche, la mise à disposition et la remise en état des zones de dépôts.
10. Site de la sortie Est du tunnel de Dullin-L'Epine, à LA MOTTE-SERVOLEX :
  - Préciser dans le projet RFF quelle est la longueur de la tranchée couverte, les modalités de rétablissement de la voirie et fournir le profil en long du projet ;
  - Indiquer précisément les dispositions prévues pour évacuer les déblais du tunnel vers les carrières et les zones de dépôts proches (voies d'accès, trafic envisagé, ...),
  - Présenter les mesures envisagées pour rendre à l'agriculture le site de la carrière du Tremblay, après remblaiement, afin de compenser en partie les emprises agricoles prélevées dans ce secteur,
  - Préciser les dispositions prévues pour protéger la zone de captage de la source du Varon qui assure en partie l'alimentation en eau potable de la commune du BOURGET-DU-LAC,
  - Décrire les mesures prévues pour protéger la flore et la faune remarquables présentes dans ce secteur, en particulier les espèces protégées mentionnées dans la lettre de la LPO Savoie du 16 mars 2012, déposée en mairie de LA MOTTE-SERVOLEX.
11. La Commission a réfléchi à la question de la sécurité dans les tunnels mono-tubes. Elle estime que les chauffeurs de poids lourds utilisant l'autoroute ferroviaire doivent être considérés comme des voyageurs. Or, en cas d'accident avec incendie dans l'un de ces tunnels, ces chauffeurs devront se réfugier dans des rameaux « *non communicants* » protégés par des portes coupe-feu résistant pendant deux heures. Ces dispositions ne paraissent pas suffisantes. RFF envisage t'il des dispositifs plus sûrs ? Les chauffeurs seront-ils formés aux consignes de sécurité ?
12. Le SDIS de Savoie estime que la question des moyens de secours mériterait une analyse plus approfondie, tant en phase travaux qu'en phase exploitation des différents tunnels. Le SDIS pose quatre questions, dépassant le cadre du département de la Savoie, que la Commission reprend :
  - i. Quels seront les dispositifs de sécurité prévus par les maîtres d'ouvrages et les exploitants pour la protection et la lutte contre l'incendie ?
  - ii. Quelles seront les exigences vis-à-vis des services publics pour couvrir ce risque ?
  - iii. A quel niveau les maîtres d'ouvrages et les exploitants seront-ils tenus de contribuer financièrement aux nécessaires renforcements humains des centres d'intervention ?
  - iv. A quel niveau devront-ils contribuer quant à l'acquisition des matériels spécialisés qui devront équiper les centres de secours chargés d'intervenir en cas d'incendie dans les tunnels, en phase chantier, puis en phase d'exploitation ?

La Commission d'enquête a demandé que le Mémoire en réponse traite séparément chaque demande ou question et qu'il soit transmis à la Commission pour le 3 mai 2012.

## 5.4 LISTE DES CONTREPROPOSITIONS A ANALYSER PAR RFF A LA DEMANDE DE LA COMMISSION

La liste ci-dessous a été établie à partir des documents recueillis dans le cadre de l'enquête publique.

Dans un premier temps, ces contre-propositions seront analysées en termes de faisabilité sur les plans technique (tracé, profil en long), environnemental (nuisances, emprises, ...), fonctionnel et économique.

Dans un second temps, si RFF était amené à ne pas retenir ces contre-propositions, la Commission souhaite que certaines dispositions du projet de RFF qui sont apparues imprécises pendant l'enquête puissent être affinées et que des explications soient fournies pour chacun des deux sites analysés.

La Commission d'enquête a demandé que le Mémoire en réponse d'analyse des contre-propositions traite séparément chaque site et mette en évidence les suggestions proposées pour améliorer l'insertion environnementale du projet RFF.

Elle a demandé qu'il soit transmis à la Commission pour le 3 mai 2012.

### 1. Site de la traversée de CHIMILIN :

- Analyser la proposition de « *calfeutrement* » ;
- Préciser dans le projet RFF la zone qui pourrait bénéficier d'une protection acoustique supplémentaire, tenant compte de la multi-exposition (ligne RFF et autoroute A 43),
- Préciser les dispositions prévues pour améliorer l'insertion visuelle du viaduc ;
- Préciser les dispositions prévues pour évacuer les déblais du tunnel vers les carrières et les zones de dépôts proches (voies d'accès, trafic envisagé, ...).

Documents joints : Commune de CHIMILIN.

Proposition d'alternative au projet mis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (étude Michel MARTIN).

### 2. Site de la traversée de CHAPAREILLAN :

- Analyser la proposition de « *calfeutrement* » ;
- Préciser dans le projet RFF quelle est la longueur de la tranchée couverte, la longueur du passage en cuvelage, la longueur des écrans acoustiques, car la planche des aménagements paysagers diffère de celle des protections acoustiques ;
- Fournir le profil en long du projet établi par RFF ;
- Préciser les dispositions prévues pour évacuer les déblais du tunnel vers les carrières et les zones de dépôts proches (voies d'accès, trafic envisagé, ...).

Documents joints : Collectif CHAPAREILLAN contre les nuisances du Lyon-Turin

Remarques et doléances du collectif.

Annexe 2 : projet d'insertion pour CHAPAREILLAN.

(étude Michel MARTIN).

## 5.5 SECONDE LISTE DE DEMANDES ET DE QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE

Comme il l'a été écrit précédemment, après avoir procédé à l'examen détaillé des registres et courriers reçus, la Commission a établi une seconde liste de questions qu'elle a adressée à RFF le 3 mai 2012. Cette liste, qui suit la numérotation des questions de la première liste, est présentée ci-dessous :

13. Traversée de CESSIEU : indiquer précisément les rétablissements de voiries prévus et étudier la possibilité de déplacer légèrement vers le Sud la ligne nouvelle dans la traversée de la carrière GONIN-FOURNIER, afin de permettre la poursuite de cette exploitation.
14. Gare de SAINT-CASSIN : il est envisagé de charger sur trains les matériaux extraits de la descenderie de SAINT-THIBAUD-DE-COUZ. Décrire les modalités prévues de transport et de chargement. Le Conseil Général de la Savoie demande l'extension du périmètre de la DUP sur ce secteur et de prendre en compte le financement de l'aménagement du passage à niveau. Préciser la position du Maître d'Ouvrage.
15. Emprise prévue à FRANCIN : confirmer l'emprise finale prévue le long de l'entreprise NANTET.
16. Tunnel du Glandon : préciser les conditions prévues pour la réalisation des travaux dans la zone de croisement du tunnel et de la galerie EDF Arc-Isère.

La Commission d'enquête a demandé que les réponses lui soient adressées pour le 25 mai 2012 et qu'elles soient ajoutées au Mémoire en réponse final.

## 5.6 REPONSES APORTEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE AUX DEMANDES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le Maître d'Ouvrage RFF a remis à la Commission le 22 mai 2012 ses deux mémoires en réponse finaux, à l'exception de l'étude sur le calfeutrement de la ligne à Chapareillan, rendue le 28 mai 2012.

Ces documents sont placés en Annexes IV et V du rapport.  
Ils répondent globalement aux questions de la Commission.

Des commentaires plus précis seront apportés dans la suite du rapport :

- dans le chapitre 7 « ANALYSE DES CONTRIBUTIONS PARTICULIERES PAR COMMUNES »,
- dans le chapitre 8 « ANALYSE DES CONTRIBUTIONS PAR GRANDS THEMES »,
- dans le chapitre 9 « ANALYSE DES CONTRE-PROPOSITIONS ET AMELIORATIONS ENVISAGEABLES ».



## **PARTIE 2 : PRINCIPALES CONTRIBUTIONS, ANALYSE DU PROJET ET BILAN**

Cette partie est consacrée à l'analyse des contributions recueillies pendant l'enquête publique. Par souci de cohérence pour la progression de l'analyse, ces contributions seront analysées dans les cinq chapitres suivants :

Chapitre 6 : AVIS DES COLLECTIVITES, DES SOCIOPROFESSIONNELS ET DES ASSOCIATIONS

Chapitre 7 : ANALYSE DES CONTRIBUTIONS PARTICULIERES PAR COMMUNES

Chapitre 8 : ANALYSE DES CONTRIBUTIONS PAR GRANDS THEMES

Chapitre 9 : ANALYSE DES CONTRE-PROPOSITIONS ET AMELIORATIONS ENVISAGEABLES.

Chapitre 10 :BILAN FINAL, DEMANDES ET RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

---

## 6. AVIS DES COLLECTIVITES, DES SOCIOPROFESSIONNELS ET DES ASSOCIATIONS

---

La présentation des avis des principales collectivités territoriales, des organismes socioprofessionnels du monde agricole, de l'industrie et des services, des grandes associations, des élus et des partis politiques, offre une première image de la diversité des opinions émises pendant l'enquête publique.

Cet éclairage permet de mieux comprendre les positions adoptées dans les territoires traversés.

---

### 6.1 AVIS GLOBAUX EXPRIMES PAR LES PRINCIPALES COLLECTIVITES TERRITORIALES

---

Pour ne pas dénaturer les avis exprimés, la Commission d'enquête ne les a pas commentés. Elle invite RFF à les consulter en particulier lorsqu'ils comprennent des propositions détaillées.

#### Région Rhône-Alpes

La Région Rhône-Alpes en Assemblée plénière des 9 et 10 février 2012 a souhaité « *contribuer au débat public, en réaffirmant son engagement et son soutien au projet, mais aussi en formulant des souhaits relatifs aux modalités de sa mise en œuvre, pour la prise en compte des territoires et des populations concernées* ».

Le Conseil Régional demande que « *des mesures d'atténuation et de compensation soient prises, ..., des informations régulières et des mesures de concertation soient proposées aux Rhônalpins* ».

Il réclame également que « *les deux phases soient aussi concomitantes que possible, en cohérence avec la mise en service du tunnel international, et, en tout état de cause, que la ligne dédiée au fret avec ses trois tunnels (Chartreuse, Belledonne, Glandon) soit achevée à la mise en service du tunnel international entre Saint-Jean-de-Maurienne et la Vallée de Suse* ».

Enfin il rappelle que « *la Région s'était engagée, dans le protocole de 2007, à supporter 70 % de la part des collectivités locales rhônalpines engagées sur les accès français, soit 654 M€* ».

#### Conseil économique, social et environnemental régional Rhône-Alpes (CESER)

Le CESER concourt à l'administration de la Région Rhône-Alpes aux côtés du Conseil Régional et de son Président. Il s'agit d'une assemblée consultative qui émet des avis (saisines) et des contributions (auto-saisines). Le CESER est représentatif de la vie économique et sociale de la région.

Le CESER estime que les éléments du projet soumis à l'enquête constituent « *une composante d'un projet européen majeur auquel il est très attaché* ».

« *Il rappelle néanmoins que cette infrastructure indispensable ne sera pas suffisante pour assurer la performance du fret ferroviaire si la qualité du service n'est pas au rendez-vous. ... Il souligne la nécessité d'une action diversifiée et déterminée de tous les acteurs concernés...*

*Pour le CESER, la démarche vers une décision positive en faveur du tunnel de base ne doit, en aucun cas être fragilisée par toute complication ou tout retard qui surviendrait dans le processus d'instruction du dossier des deux premières phases des accès français, estimées à 7,7 milliards d'euros. ....*

*Il demande que la DUP soit prise le plus tôt possible pour ces deux premières phases ....*

*Il est notamment essentiel que l'Etat confirme bien sa volonté d'engager très vite et d'achever les tunnels à un tube sous Chartreuse et Belledonne / Glandon à l'ouverture du tunnel de base ... ».*

L'avis du CESER est suivi des déclarations des groupes (Chambre Régionale d'Agriculture, CFDT, CGT, FO, UNSA, GERC 3-4 ...).

### Conseil Général du Rhône

Par courrier du 12 mars 2012 adressé au Président de la Commission d'enquête, le Président du Conseil Général du Rhône a émis deux remarques sur le dossier d'enquête publique :

- RFF devra veiller au rétablissement des RD 29 et 154, en tenant compte de leurs caractéristiques actuelles (largeurs de chaussées, accotements, présence de bandes cyclables et de trottoirs) ;
- les ouvrages de franchissement des RD 29 et 154 et de l'autoroute A432 pourraient prendre en compte le besoin de liaison pour les modes doux entre les communes de COLOMBIER-SAUGNIEU et SAINT-LAURENT-DE-MURE, et non pas SAINT-BONNET-DE-MURE, comme écrit dans ce courrier.

### Conseil Général de l'Isère

En séance du 24 février 2012, le Conseil Général de l'Isère a décidé de :

- *« formuler un avis partiellement favorable au projet présenté dans le cadre de l'enquête publique, ... sous la condition expresse que la mise en service de la LGV soit précédée de celle du CFAL Nord et Sud et du renforcement de la liaison entre Saint-Fons et Grenay, et prenne en compte les impacts sur l'aménagement du territoire, les populations, l'environnement et l'agriculture, ...*
- *rappeler son intention de ne pas intervenir dans le financement de la LGV et de réserver ses moyens pour l'accompagnement du projet sur les compétences départementales : déplacements, aménagements foncier et agricole, et environnement,*
- *demander à l'Etat de fournir au plus vite des précisions sur la localisation de la plateforme fret ferroviaire à grand gabarit ».*

### Conseil Général de la Savoie

Par courrier du 13 mars 2012, le Président du Conseil Général de la Savoie a transmis au Président de la Commission d'enquête l'avis du Conseil Général, composé de deux documents :

- un avis principal, de 6 pages, sur les enjeux fondamentaux de cette liaison ferroviaire européenne,
- un avis complémentaire, de 7 pages, récapitulant les observations du Département sur l'ensemble des questions relatives à l'impact et à l'insertion du projet dans les différents territoires de Savoie.

Cet avis est dense et bien documenté. Sa lecture complète est recommandée à tous les décideurs.

#### Quelques extraits de l'avis principal

*« Le Département de la Savoie exprime sa satisfaction au sujet du lancement de l'enquête publique concernant un projet ferroviaire qui bénéficie bien aux deux composantes fret et voyageurs. Il souhaite que le projet soit déclaré d'utilité publique sur les itinéraires et tracés présentés ... ».*

*« Il confirme son exigence pour la réalisation de la composante fret du projet, la seule qui permette d'alimenter correctement le tunnel de base en trains de fret « grand gabarit » et qui constitue ainsi l'enjeu majeur et prioritaire de l'opération ... ».*

*« En conséquence, et sous réserve des observations et recommandations apportées ci-après, le Département insiste sur l'impérieuse nécessité de réaliser rapidement et de la manière la plus concomitante possible, la ligne mixte entre GRENAY et CHAMBERY nord (étape 1) et les tunnels sous Chartreuse, sous Belledonne et du Glandon (étape 2, l'intégralité de l'opération devant être conduite à son terme à la mise en service du tunnel de base ... ».*

*« Enfin, le Département rappelle son attachement à la possibilité d'accepter des trains de voyageurs dans le tunnel sous Chartreuse quand il sera réalisé à deux tubes, notamment pour l'accès direct aux stations de Tarentaise et Maurienne ... ».*

Extraits de l'avis complémentaire

L'avis complémentaire exprime la position du Département de la Savoie sur certains aspects techniques et environnementaux du projet, en particulier :

- le déroulement des chantiers dans les territoires traversés,
- les impacts sur la voirie départementale,
- les dépôts de matériaux, dont la localisation reste à préciser,
- la nécessité de réduire le périmètre de la DUP pour éviter de créer des contraintes inutiles,
- les impacts sur l'activité agricole, et la nécessité de préciser les emprises des voies d'accès, des bases travaux et des zones de dépôts provisoires ou définitifs, afin de permettre aux quatre Commissions locales d'aménagement foncier de se prononcer sur l'opportunité de recourir à un aménagement foncier,
- les impacts sur l'environnement, en tenant compte de l'avis de l'Autorité environnementale du 7 décembre 2011, pour améliorer l'insertion du projet et corriger, voire compenser les impacts négatifs,
- l'activité économique et industrielle,
- la protection contre les nuisances sonores,
- l'insertion paysagère et la qualité architecturale qui devront être exemplaires, notamment pour les grands ouvrages de franchissement des cours d'eau et de la voie rapide à CHAMBERY,
- l'accompagnement du chantier, par la procédure « Grand chantier » et par l'attribution du Fonds de Solidarité Territoriale (FST) sur la totalité du périmètre.

L'avis insiste sur la nécessité d'approfondir ces questions et de travailler en concertation étroite avec les acteurs locaux. Enfin, l'avis formule des observations spécifiques aux différents territoires traversés :

- Avant-Pays Savoyard,
- Commune de SAINT-CASSIN,
- Cluse de Chambéry,
- Combe de Savoie,
- Maurienne.

La Commission ne reprend pas ici ces observations, mais elle tient à en souligner la pertinence.

Elle **invite** RFF à les prendre en considération.

Les observations concernant la commune de SAINT-CASSIN ont d'ailleurs fait l'objet d'une demande de précisions à RFF, qui a traité cette question dans son Mémoire en réponse.

Conférence des villes-centres des grandes agglomérations de Rhône-Alpes

Cette conférence regroupe les huit maires et huit présidents des agglomérations suivantes : ANNECY, BOURG-EN-BRESSE, CHAMBERY, GRENOBLE, LYON, ROANNE, SAINT-ETIENNE, VALENCE.

Le 2 février 2012 à BOURG-EN-BRESSE, les maires des villes centres et les présidents des grandes agglomérations de Rhône-Alpes, ont cosigné une résolution commune dans laquelle :

- « ils apportent leur soutien aux orientations et au phasage présentés dans le dossier soumis à enquête publique,
- ils souhaitent que l'horizon prévu pour la première phase de cet accès soit 2020 et que celui retenu pour la deuxième phase soit bien coordonné avec le calendrier d'ouverture du tunnel de base,
- ils réaffirment leur attachement à la réalisation complète du projet LYON - TURIN dans sa double composante fret et voyageurs,
- ils expriment leurs demandes d'un itinéraire fret regroupant les marchandises provenant aussi bien d'AMBERIEU-CULOZ que du nord de LYON et de la région lyonnaise, afin de mieux protéger le Lac du Bourget et d'écarter les trafics fret des agglomérations d'AIX-LES-BAINS, de CHAMBERY et de GRENOBLE ».

**GRAND-LYON, CAPI, VIENN-AGGLO et SAINT-ETIENNE METROPOLE**

Les quatre agglomérations du Pôle Métropolitain ont émis un avis conjoint à l'unanimité. Elles :

- émettent un avis favorable au grand projet ferroviaire Alpes Europe pour les liaisons européennes avec l'Italie, nationales et régionales avec GRENOBLE, CHAMBERY, ANNECY ;
- se félicitent des caractéristiques générales du projet : report modal du fret sur le ferroviaire significatif de la première phase, création de TGV internationaux entre Part-Dieu et l'Italie et de TERGV entre métropoles rhônalpines, .. , contribuant à la désaturation de la voie ferrée LYON-SAINT ANDRE LE GAZ ;
- rappellent leur attachement à fiabiliser les services TER existants, à développer la gare-hub de Lyon Part-Dieu et à créer des services ferroviaires attractifs entre les agglomérations du pôle métropolitain et Saint-Exupéry .... ;
- attendent que l'Etat respecte ses engagements programmatiques et financiers, en mettant en œuvre dans les délais annoncés le CFAL complet ... et l'aménagement du nœud lyonnais ;
- enfin, rappellent l'enjeu stratégique que constitue la localisation de la plate-forme d'autoroute ferroviaire alpine, du terminal à grand gabarit, ainsi que d'autres projets ....

Cet avis a été signé le 16 février 2012 par le bureau de SAINT-ETIENNE Métropole, le 28 février par le Conseil Communautaire de la CAPI, le 19 mars 2012 par la Communauté Urbaine GRAND LYON,

**Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère (CAPI)**

Le Conseil communautaire réuni le 28 février 2012 émet un avis favorable sur le principe du projet, mais avec les réserves suivantes :

- améliorer le fonctionnement et la fiabilité de la ligne actuelle entre Lyon et Saint-André-le-Gaz, d'une part, et un raccordement au pôle intermodal de LYON - Saint-Exupéry ;
- le projet LYON-TURIN couplé aux projets du CFAL et du NFL doit contribuer à une desserte ferroviaire de la plateforme multimodale de LYON - Saint-Exupéry depuis les principales gares du Nord Isère ;
- l'horizon retenu pour la première phase du projet doit être 2020, et celui retenu pour la deuxième phase doit être coordonné avec le calendrier d'ouverture du tunnel de base ;
- insister sur l'interdépendance du projet de LGV LYON-TURIN avec le CFAL et le NFL et demande que leur réalisation soit la plus rapide possible ;
- préciser les conséquences de la mise en service du projet en phase transitoire (entre les deux étapes) sur la voie historique entre LYON et SAINT-ANDRE-LE-GAZ, notamment en cas de dérapage du calendrier de réalisation par rapport aux prévisions.
- RFF doit fournir des garanties en matière agricole, environnementale, hydraulique et paysagère, portant en particulier sur :
  - la mise au point des mesures compensatoires sur l'APPB de la confluence Bourbre Catelan et le projet « Cœur de nature », ainsi que sur les mesures visant à garantir de le bon fonctionnement hydraulique des nappes souterraines de ce secteur,
  - la protection du foncier agricole et les mesures compensatoires proposées aux agriculteurs pour viabiliser leurs exploitations,
  - les mesures de protection permettant de ne pas dégrader l'environnement « acoustique » du territoire qui accueille notamment près de 1 000 logements par an,
  - le traitement paysager de la ligne dans la traversée de la plaine de la Bourbre et du Catelan ;

### **Communauté de Communes Les Vallons de la Tour (Isère)**

Dans son courrier du 15 mars 2012 adressé à la Commission d'enquête, la Communauté de Communes des Vallons de la Tour « émet globalement un avis favorable au projet de ligne LYON-TURIN. Le tracé retenu est celui du moindre impact pour notre territoire et donc le plus cohérent au vu des enjeux environnementaux, écologiques et hydrauliques du territoire. Cependant plusieurs points restent à préciser ... Ainsi la Communauté de communes des Vallons de la Tour émet comme réserves :

- la prise en compte des éléments liés au projet de restauration des Marais de la Tour, ...
- la considération des impacts sur la ressource en eau potable et sur les continuités hydrauliques ...,
- l'analyse plus fine des effets du projet sur les risques d'inondation .... ».

### **Syndicat Mixte du Parc Naturel Régional de Chartreuse (P.N.R.C.)**

Le Comité Syndical du Syndicat Mixte s'est réuni sous la Présidence de Madame E. GIRAUD, le 10 mars 2012, et il a pris une délibération dont les grandes lignes sont :

- le Parc Naturel de Chartreuse réaffirme « l'urgence de la liaison ferroviaire transalpine fret, pour réduire le trafic des marchandises sur les routes et soulager celui sur les lignes historiques, tout en saisissant l'opportunité d'améliorer les échanges internationaux et régionaux de voyageurs » ;
- le Parc « soutient ce projet au regard des objectifs de préservation de l'environnement, le rééquilibrage modal en faveur du rail constituant un élément clé de préservation de la qualité de l'air et de la santé des populations, ainsi que de lutte contre le changement climatique » ;
- le Parc souhaite « contribuer à la recherche des solutions les meilleures, en lien étroit avec les communes concernées » ;

Le Parc émet ensuite des demandes concrètes portant sur trois niveaux :

- le sous-sol du massif de la Chartreuse dans son ensemble, en raison du creusement du tunnel,
- le Val de Couz, avec les conséquences des travaux de la descenderie, et les questions de l'évacuation des matériaux réutilisables et du stockage éventuel des déblais impropres,
- le débouché du tunnel dans la Combe de Savoie et l'insertion de la ligne dans les communes de LES MARCHES et de CHAPAREILLAN : le Parc appuie la demande de la commune de CHAPAREILLAN de mise à l'étude d'une contre-proposition de tranchée couverte, « qui, outre son effet sur la réduction des nuisances sonores, présente l'avantage d'une emprise réduite, ce qui est un enjeu fort pour un projet d'infrastructures consommatrice d'espaces, agricole et naturel ».

Il souhaite être informé le plus en amont possible des propositions de mise en œuvre et d'intégration architecturale et paysagère de l'infrastructure. Enfin, le Parc « souhaite que RFF examine avec RTE l'opportunité et la faisabilité d'utiliser les tunnels pour un passage des lignes HT et THT existantes, dans des conditions de sécurité pensées dès la conception des tunnels ».

### **CHAMBERY Métropole**

Lors de la réunion de son bureau le 1<sup>er</sup> février 2012, le Conseil de Développement de CHAMBERY Métropole a confirmé l'avis favorable rendu lors de son assemblée plénière du 22 juin 2010, « tout en relevant qu'un certain nombre de caractéristiques avaient évolué. Pour autant, cet avis représente encore la pensée de ses membres ».

**Ville de CHAMBERY**

Le Conseil municipal de CHAMBERY, réuni le 23 janvier 2012,

- « apporte son entier soutien aux orientations présentées dans le dossier d'enquête publique d'une première étape de réalisation des accès français au Lyon-Turin, consistant en une ligne ferroviaire nouvelle de Grenay à Chambéry Nord, ligne nouvelle ayant à titre transitoire un usage mixte mais limité en matière de fret pour des considérations de gabarit, de capacité dès son raccordement à la ligne historique ... ;
- approuve le contenu de l'étape suivante en ce qu'il confirme une réalisation concomitante des tunnels de Chartreuse (fret) et de Belledonne et Glandon (mixtes) en concordance avec l'échéancier prévu pour l'ouverture du tunnel de base ;
- rappelle la volonté des élus et des populations de voir le trafic marchandises supprimé au bord du Lac du Bourget et dans les traversées des agglomérations aixoise et chambérienne ... ;
- exprime en tout état de cause l'exigence d'un itinéraire fret regroupant les marchandises provenant aussi bien d'AMBERIEU-CULOZ que du Nord de LYON et de la région lyonnaise, afin de mieux protéger le Lac du Bourget et d'écarter les trafics fret des agglomérations d'AIX-LES-BAINS et de CHAMBERY »....

**Conseil Général de la Haute-Savoie**

Le Conseil Général de la Haute-Savoie, par courrier du 28 février 2012, est « extrêmement favorable au dossier présenté, qui permet un report modal très significatif en faveur du fret ferroviaire lorsque le tunnel de base sera réalisé, tout en offrant une meilleure accessibilité pour le bassin de vie d'ANNECY ».

**Communauté de l'Agglomération d'ANNECY**

Réuni le 2 février 2012, le Conseil de Communauté de l'Agglomération d'Annecy a repris, à l'unanimité, les trois premiers points de la résolution précédente.

**Comité de Massif des Alpes**

Par courrier du 8 mars 2012, Monsieur J. GIRAUD, député des Hautes-Alpes et Co-président du Comité de Massif a rappelé la position exprimée en 2005, qui est favorable « à la liaison ferroviaire sous le Montgenèvre, celle-ci apparaissant comme l'affluent et le prolongement nécessaire du LYON-TURIN ».

**Communauté de Communes Le Grésivaudan (Isère)**

Lors de la réunion publique du 28 février 2012 à CHAPAREILLAN, la Communauté de Communes Le Grésivaudan a remis à la Commission le texte de la motion adoptée à l'unanimité par le Conseil de communauté le 27 février 2012.

Le Grésivaudan juge cette infrastructure nécessaire, mais estime que « la commune de CHAPAREILLAN a été peu ou mal informée et tenue à l'écart des concertations ».

Des garanties doivent être apportées sur la pérennité de la ressource en eau.

La question des nuisances sonores n'a pas été complètement traitée.

**Syndicat du Pays de Maurienne**

Cet organisme a exprimé, par délibération du 21 février 2012, une position faisant la synthèse des demandes des communes de la vallée de la Maurienne. Elle est évoquée dans le sous-chapitre 7.9.

### **Communauté d'Agglomération du Pays Viennois (Isère)**

Le 22 mars 2012, le Conseil communautaire, après délibération, a exprimé un avis favorable.

A noter que cette délibération a été prise après la clôture de l'enquête.

Le tracé de la future ligne ne traverse aucune commune du Pays Viennois.

### **Communauté de Communes de Chautagne**

Dans son courrier du 8 mars 2012 adressé en Mairie de LA MOTTE-SERVOLEX, la Communauté de Communes de Chautagne regrette « *la position de RFF qui ne prévoit pas de diminuer le trafic fret sur la ligne CULOZ-CHAUTAGNE-AIX-CHAMBERY.*

*C'est pourquoi nous estimons que la nouvelle proposition soumise à enquête publique pour que le tunnel de Dullin-L'Epine devienne un ouvrage mixte, ce qui condamnerait la réalisation du tunnel sous Chartreuse, est inacceptable puisqu'elle augmentera le passage du fret le long du plus grand lac de France et dans l'agglomération aixoise ».*

### **Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget (CCLB)**

La CCLB a émis un « *vœu à l'occasion de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique* ».

Aujourd'hui, la CCLB :

- *confirme son intérêt pour cet équipement structurant et sa volonté d'y participer, ...*
- *confirme son soutien toujours aussi intense en faveur de la priorité fret ...*
- *relève aussi l'utilité du projet complet pour l'amélioration très sensible du transport de voyageurs internationaux et la desserte voyageurs des vallées alpines et des agglomérations du Sillon Alpin, par TGV, TERGV et TER,*
- *demande de surseoir au phasage proposé dans le dossier d'enquête publique, compte-tenu du fort risque de condamner durablement la réalisation d'un itinéraire direct via Chartreuse, compte-tenu de la situation des finances publiques, ...*

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

Les grandes collectivités territoriales de Rhône-Alpes ont émis un avis très souvent favorable au projet.

La question du phasage a été largement débattue, certaines collectivités regrettant que la Phase soit 1 soit prévue avant la Phase 2.

Le débat tenu à la Région Rhône-Alpes, lors de l'Assemblée plénière du 9 février 2012, rend compte de ces différences d'appréciation.

Le texte final présenté par la Région Rhône-Alpes a obtenu l'avis favorable de la majorité des élus qui demandent que « *les deux phases soient aussi concomitantes que possible, en cohérence avec la mise en service du tunnel international, et, en tout état de cause, que la ligne dédiée au fret avec ses trois tunnels (Chartreuse, Belledonne, Glandon) soit achevée à la mise en service du tunnel international entre SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE et la Vallée de Suse* ».



## 6.2 AVIS DES PRINCIPAUX ORGANISMES SOCIOPROFESSIONNELS ET SYNDICATS DU MONDE AGRICOLE

---

### Chambre d'Agriculture du Rhône

Elle émet un avis défavorable au projet de liaison LYON TURIN et formule plusieurs demandes :

- la réduction de la consommation des terres agricoles doit être une priorité dans tous les projets d'aménagement ;
- la réduction des emprises et des délaissés dans un secteur agricole de qualité (souvent irrigué) ;
- un tableau récapitulatif de toutes les emprises sur le foncier agricole devra être ajouté au dossier (emprises nécessaires à l'ouvrage + délaissés + mesures compensatoires à des impacts sur le milieu naturel), afin d'appréhender les impacts dans leur globalité ;
- les mesures compensatoires ne doivent pas être situées sur des tenements agricoles exploités ;
- les dépôts définitifs de matériaux ne devront pas toucher des espaces agricoles productifs ;
- les procédures d'aménagement foncier devront être mises en œuvre, ainsi que le rétablissement du potentiel irrigable et des voies de circulation et que les préjudices subis soient indemnisés.

Elle mentionne deux exploitations à SAINT-PIERRE DE-CHANDIEU ainsi que la coopérative agricole « *La Dauphinoise* » et souhaite que soient conciliés l'intérêt général et la pérennité des espaces agricoles.

### Chambre d'Agriculture de l'Isère

L'avis de la Chambre d'Agriculture de l'Isère est daté du 28 février 2012. Il rappelle le rôle économique de l'agriculture et des industries agroalimentaires en Rhône-Alpes, et demande que :

- soit respecté l'objectif national de limiter la consommation de l'espace agricole ;
- les imprécisions qui demeurent sur les emprises agricoles soient levées et intègrent les surfaces perdues (délaissés, emprises pour le rétablissement des voiries et des ouvrages hydrauliques) ;
- les indemnités des agriculteurs portent sur la totalité des emprises définitives ;
- les protections phoniques soient constituées de murs antibruit et non pas de merlons, afin de ne pas augmenter la consommation d'espaces agricoles.
- le projet de réserver 190 ha en compensation des 95 ha de zones humides soit revu à la baisse et que le secteur Bourbre Catelan, assaini au 19<sup>e</sup> siècle et favorable aux cultures d'été ne soit pas considéré comme les autres zones humides, afin que l'exploitation puisse s'y poursuivre.
- RFF recherche les compensations sur des zones non utilisées par l'agriculture, et que la traversée des zones humides soit envisagée en viaduc ;
- le modelé paysager de ROMAGNIEU soit revu, à moins d'envisager un passage en viaduc ;
- les dépôts définitifs de matériaux ne touchent pas les terres agricoles.
- le vignoble AOC détruit sur un hectare à CHAPAREILLAN soit compensé par un droit de replantation en zone AOC non plantée, en concertation avec l'INAO, et que le secteur impacté soit remis en état (accès aux parcelles notamment) ;
- l'impact agricole d'un accès de secours au tunnel mentionné à LA-TOUR-DU-PIN, dans le dossier de MEC-DU, mais pas dans le dossier de DUP, doit être pris en compte et indemnisé.

La Chambre d'Agriculture de l'Isère émet un avis défavorable au projet « *tel qu'il est présenté* » et demande à RFF de présenter un nouveau dossier, plus précis sur les emprises agricoles, les zones humides compensées dans le secteur Bourbre-Catelan, le modelé paysager de ROMAGNIEU et les dépôts de matériaux, sans toucher aux terres agricoles pour les dépôts définitifs.

Elle demande également à RFF de participer au Fonds Départemental d'Investissement Economique Agricole et Agro-alimentaire. Ce fonds a pour objectif de maintenir le potentiel économique de l'agriculture de l'Isère, malgré la baisse régulière de la surface agricole, en permettant aux agriculteurs de s'adapter en permanence par l'évolution de leurs systèmes de production, la recherche de nouveaux produits et en créant des outils de valorisation, de transformation et de commercialisation.

**Syndicat Mixte d'Hydraulique agricole du Rhône (SMHAR)**

Il ne nie pas l'utilité publique du projet mais demande :

- le rétablissement du réseau intercepté par le tracé et des surfaces irriguées ;
- le rétablissement du potentiel des surfaces irriguées perdues sous l'emprise ferroviaire ;
- la mise en cohérence du rétablissement de ce potentiel avec le projet CFAL Nord et participer au financement d'un projet d'envergure et d'intérêt général pour la sécurisation collective de la ressource en eau des agriculteurs présents sur le territoire des communes du secteur d'irrigation collective de l'Est Lyonnais traversées par le projet ferroviaire.

**Les Jeunes Agriculteurs de l'Isère - FDSEA**

La FDSEA rappelle qu'elle est engagée dans une démarche de contestation de l'inventaire départemental des zones humides ce qui concerne directement le projet et les mesures compensatoires environnementales envisagées. Elle rappelle l'importance du rôle économique de l'agriculture et des industries agroalimentaires en Rhône-Alpes alors même que l'agriculture de l'Isère perd près de 1000 ha par an. La FDSEA soutient l'avis émis par la Chambre d'Agriculture de l'Isère et demande que :

- le modelé paysager de ROMAGNIEU soit revu avec les agriculteurs, afin de réduire son emprise (22 ha), de réduire la partie boisée du modelé (+ 50%) en restituant le maximum de surface à l'agriculture et étudié avec les agriculteurs et la Chambre d'Agriculture, ou à défaut, d'envisager un passage en viaduc dans ce secteur ;
- des indemnités soient prévues en cas de résultats insatisfaisants sur le plan agronomique ;
- des solutions pour les dépôts de matériaux soient proposées par RFF sans toucher aux terres agricoles et que le protocole « Travaux Publics » en cours de négociation soit respecté ;
- les carrières délaissées par AREA soient prioritairement utilisées (à CESSIEU) ;
- RFF présente un nouveau document précisant les emprises agricoles, proposant de nouvelles compensations de zones humides, une nouvelle étude du modelé paysager de ROMAGNIEU, et apportant des solutions claires pour les dépôts de matériaux sans toucher aux terres agricoles.

**Comité Territorial Agricole Isère Porte des Alpes (PATURIN)**

PATURIN rappelle en préalable le rôle économique de l'agriculture et des industries agro-alimentaires. Il constate qu'entre 2000 et 2010, l'agriculture de l'Isère a perdu 1000 ha par an. Comme l'a mis en avant la Commission Européenne dans sa communication du 18 novembre 2010 : « *le rôle premier de l'agriculture est de produire des denrées alimentaires. La demande mondiale étant destinée à continuer de croître à l'avenir, l'Union Européenne devra être en mesure de contribuer à y répondre. Dès lors, il est essentiel que l'agriculture européenne conserve et augmente sa capacité de production ...* ».

PATURIN appuie les observations de la Chambre d'Agriculture de l'Isère, notamment sur trois aspects :

- les imprécisions qui demeurent sur les emprises définitives,
- les compensations des zones humides,
- le problème non résolu des dépôts de matériaux,

Il encourage la concertation sur le projet « *Cœur de nature* » qui « *a trop peu associé la profession agricole et doit aujourd'hui tenir compte d'une profession agricole locale ouverte à la discussion* ».

Enfin, PATURIN invite RFF à participer et à contribuer au Fonds Départemental d'Investissement Economique Agricole et Agro-alimentaire.

En conclusion, PATURIN donne « *un avis défavorable au projet tel que présenté* » et souhaite que RFF présente un nouveau dossier précisant les emprises, et garantissant que les mesures de compensation des zones humides et les dépôts définitifs de matériaux ne toucheront pas les zones agricoles.

### Commission départementale de la consommation des espaces agricoles de l'Isère (CDCEA)

La CDCEA de l'Isère demande d'approfondir les études afin de minimiser les impacts sur les zones agricoles, notamment sur les secteurs Bourbre-Catelan et ROMAGNIEU.

Elle demande aussi une concertation étroite entre la profession agricole, les acteurs de l'environnement, l'administration et RFF, en particulier pour la définition des mesures compensatoires.

### Chambre d'Agriculture de Savoie

La Chambre d'Agriculture de Savoie regrette le manque de concertation avec le monde agricole et émet un avis défavorable au projet « *tel qu'il est présenté* ». Elle demande que :

- l'impact du tracé soit minimisé en restant le plus près possible du niveau du terrain naturel pour diminuer les déblais et les remblais ;
- les autres emprises n'impactent pas le foncier agricole (refus de la « *double peine* ») ;
- les bases chantiers, voire les bases de vie, soient réalisées sur des délaissés ou des zones futures d'urbanisation (zones d'activités, infrastructures, ..).
- les dépôts de matériaux soient prioritairement localisés sur des délaissés, des secteurs non agricoles (carrières), ou sur des zones à faible valeur agricole, et qu'après la mise en dépôt, une valorisation agricole soit recherchée et non pas seulement une revégétalisation paysagère ;
- les compensations environnementales soient globalisées sur l'ensemble du projet ou par territoire en prenant en compte les efforts accomplis par l'agriculture en matière d'environnement. Il serait opportun d'améliorer l'état des zones humides existantes en privilégiant les mesures qualitatives aux mesures quantitatives. Par ailleurs, les zones drainées devraient être exclues de l'inventaire actuel des zones humides.
- ces demandes fassent l'objet d'une concertation prochaine, qu'une convention soit signée entre RFF et la SAFER et qu'une convention de partenariat entre RFF et les Chambres d'Agriculture, incluant l'application de l'accord cadre régional relatif aux expropriations et du protocole « Travaux Publics » afin de retrouver le potentiel agricole perdu.

Sans solutions pour limiter l'atteinte au foncier agricole, l'agriculture savoyarde risque de se réorienter vers une intensification importante, ce qui irait à l'encontre des pratiques raisonnées qu'elle souhaite.

La Chambre d'Agriculture de la Savoie fait ensuite une analyse par secteurs géographiques.

#### Avant-Pays Savoyard

Les zones humides répertoriées ne doivent pas prendre en compte les zones drainées et la renaturation de certains cours d'eau devrait valoir au titre des mesures compensatoires.

Les zones de dépôts de matériaux doivent être précisées.

L'avenir de la Coopérative d'AVRESSIEUX et de plusieurs exploitations doit être pris en compte.

#### Secteur de la Cluse de CHAMBERY- LA MOTTE SERVOLEX

Les carrières existantes peuvent recevoir les déblais, y compris ceux de l'Avant-Pays Savoyard, et elles pourraient être remises en état agricole après remblaiement.

Les mesures compensations environnementales antérieures doivent être prises en compte (la Leysse).

De jeunes exploitants risquent de perdre la demi Surface Minimum d'Installation (9 ha).

Les questions de l'eau et des nuisances devront être finement étudiées, y compris en phase chantier.

#### La Combe de Savoie et MONTMELIAN

La surface impactée par le tracé est annoncée à 71,5 ha, alors que le calcul indique 80,5 ha.

Les « à cotés » du projet semblent sous évalués : bases de vie, déviation routière de la RD 1090, impacts du chantier sur des terrains agricoles riches (noix de Grenoble, vignoble).

Le nœud ferroviaire complet de LAISSAUD n'est pas utile pour la phase 2 du projet, les bretelles ne se justifieront qu'en phases 3 et 4.

#### Le secteur de SAINT-REMY-DE-MAURIENNE

La variante retenue est satisfaisante. Les accès vers la forêt à flanc de coteaux devront être étudiés.

**FDSEA Savoie Haute-Savoie**

Elle n'est pas favorable à la DUP, déplore une sous-appréciation des impacts agricoles et demande :

- une concertation pour la gestion des sites de déblais dont les superficies prévues en Savoie atteignent 477 ha, sans attendre la phase d'APD ;
- l'évacuation des matériaux vers les carrières de CESSIEU et de LA MOTTE-SERVOLEX ;
- le remblaiement de la carrière de la Motte Servolex et sa remise en état agricole ;
- le réexamen du fonctionnement du nœud de LAISSAUD ;
- une concertation pour l'approche environnementale et les compensations écologiques ;
- la prise en compte des actions déjà réalisées ou en cours de réalisation suivies par la SAFER et le Conservatoire du Patrimoine Naturel de la Savoie ;
- le respect de l'agriculture extensive, conformément aux objectifs des lois Grenelle ;
- l'intervention du service foncier et des expertises de la FDSEA et des services de la Chambre d'Agriculture en matière d'indemnisation et d'organisation de chantier.

**Coordination Rurale Savoie,**

Elle critique un projet surdimensionné, avec de forts impacts sur l'agriculture (emprises importantes, ...) et évoque les effets négatifs sur le prix des terres agricoles : « *L'argument d'une indemnisation... est à double tranchant : hausse du prix des terres agricoles ... et hausse de la pression foncière* ».

**Confédération Paysanne Savoie**

Elle émet un avis défavorable au projet tel qu'il est présenté.

Le passage par CHAMBERY n'est pas justifié et la réalisation du tunnel sous Chartreuse est prioritaire en termes d'enjeux transnationaux, de rapport coût / performances et de limitation des impacts.

Elle déplore l'absence de précisions des emprises (remblais y compris) ce qui invalide l'étude d'impact, et demande qu'en dehors du tracé, les impacts ne soient pas répercutés sur le foncier agricole.

**Syndicat Régional des Vins de Savoie**

Le SRVC « *organisme de gestion et de défenses des AOC viticoles s'inquiète des conséquences très complexes concernant les emprises foncières viticoles nécessaires ... L'étude du projet ne permet pas d'apprécier à sa juste valeur la prise en compte des préjudices imposés à la viticulture ...* ».

Le SRVC demande :

- la garantie par l'INAO du bénéfice de l'AOC pour des plantations de vignes sur du foncier remanié par les besoins du chantier puis restitué ;
- le bénéfice de droits de plantation anticipée en cas d'arrachage ;
- une évaluation de l'impact des pollutions liées aux poussières et aux hydrocarbures sur le vignoble pendant la durée des travaux ;
- la garantie de mettre en place des mesures protégeant la qualité des récoltes viticoles pour le vignoble en proximité ;
- l'engagement à indemnisation en cas de perte de conformité aux cahiers de charges AOC ;
- une évaluation de l'impact visuel sur les vignobles de proximité à haute valeur paysagère (label « *Vignoble et découverte* ») ;
- le rétablissement des voiries ;
- des protections phoniques le long du chemin reliant Montmélian à CHIGNIN, dit « *sentier des Vignes* », ancienne voie romaine.

### Vignerons Indépendants Savoie-Bugey

Le projet est en totale contradiction avec une agriculture et une viticulture durable respectueuse de l'environnement. Le Conseil d'Administration des Vignerons Indépendants est opposé au projet.

### Commentaires de la Commission d'enquête

Tous les avis recueillis exprimés sur ce thème sont «*défavorables à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet LYON-TURIN tel qu'il est présenté pour tous les points développés ci-dessus ...*».

La position de la Chambre d'Agriculture de l'Isère résume l'essentiel des demandes en Isère :

*« Les enjeux environnementaux et paysagers sont parfaitement pris en compte et priment sur les enjeux agricoles, notamment économiques au niveau de la production, mais aussi de l'amont et de l'aval.... Nous n'acceptons pas l'idée sous-jacente que l'espace agricole est systématiquement disponible et que l'agriculture devra se contenter de ce qui lui est laissé, après indemnisation ...*

*Dans la mesure du possible, la mise en œuvre d'Aménagements Fonciers devra être privilégiée en application de l'article L 123-4 du code rural. L'ensemble des emprises agricoles (emprise stricte, délaissés ...) devra entrer dans le calcul des surfaces des aménagements fonciers à réaliser avec le financement de RFF. Pour les emprises ne donnant pas lieu à aménagement foncier, la Chambre d'Agriculture demandera à RFF de participer au « Fonds Départemental d'Investissement Agricole et Agroalimentaire » ...*

*La contribution additionnelle demandée aux maîtres d'ouvrage est évaluée à 1 €/m<sup>2</sup> (valeur 2008, coût moyen pour un aménagement foncier) indépendamment des coûts qu'ils supportent pour l'acquisition des terrains et l'indemnisation des exploitants agricoles ».*

### La Commission approuve cette position et invite RFF à la prendre en considération.

En Savoie, les contributions des organisations professionnelles et des exploitants agricoles concernant le thème « Agriculture » ont été également nombreuses.

Toutes les observations font état d'une forte préoccupation concernant l'emprise foncière du projet sur les terres agricoles, tant pour la ligne que pour les emprises « annexes » (délaissés dépôts de matériaux, bases chantier, mesures compensatoires environnementales, rétablissements de voiries).

La désorganisation spatiale des exploitations, l'atteinte à des productions à forte valeur ajoutée sont également sources d'inquiétudes mentionnées à de nombreuses reprises.

La préservation des terres agricoles est un sujet que le législateur a renforcé par la Loi d'Orientation Agricole (LOA) de 1999, puis par la loi SRU de 2000 et par les lois Grenelle 1 et 2 de 2009 et 2010.

La loi de Modernisation de l'agriculture (LMA) du 27 juillet 2010 vise à inscrire l'agriculture dans un développement durable des territoires.

Le projet de liaison ferroviaire LYON-TURIN prévoit la création de 140 km de lignes nouvelles, dont 86 km seront enterrés, ce qui réduit considérablement les impacts fonciers.

L'impact sur les terres agricoles s'élève à 282 ha, uniquement pour l'emprise du projet, et il concerne 237 exploitations. L'étude d'impact précise que le potentiel agricole des zones traversées est bon et que l'enjeu est donc fort sur l'ensemble de la bande d'étude.

La Commission considère qu'une meilleure prise en compte de l'espace rural et des activités agricoles dans le projet est indispensable.

La Commission **demande** à RFF de préparer l'Avant-Projet Détaillé en concertation étroite avec le monde agricole et les acteurs locaux, afin de garantir la pérennité des exploitations agricoles, des activités liées à l'agriculture, de préserver la qualité paysagère des territoires et de contribuer ainsi à la protection des ressources naturelles et de l'environnement.

### 6.3 AVIS DES PRINCIPAUX ORGANISMES SOCIOPROFESSIONNELS DE L'INDUSTRIE ET DES SERVICES

#### **Chambre de Commerce et d'Industrie de région Rhône-Alpes**

Le 15 mars 2012, la CCIR Rhône-Alpes a rédigé un document de dix pages dans lequel « la CCIR et les CCIT de Rhône-Alpes renouvellent leur soutien le plus total au projet de liaison transalpine » ... et « émet un avis favorable au dossier d'enquête publique sur les accès français au Lyon-Turin conformément à la présentation qu'en a fait le Maître d'ouvrage ».

#### **Chambre de Commerce et d'Industrie Nord-Isère**

En séance du 1<sup>er</sup> mars 2012, la CCI Nord-Isère :

- « souligne les impacts majeurs des deux premières phases : amélioration du transport voyageurs ... et accompagnement de la croissance du fret ferroviaire ...
- elle tient à souligner que ... la réalisation du tunnel sous Chartreuse-Belledonne-Glandon doit être envisagée avec un décalage temps très réduit avec la 1<sup>ère</sup> phase... ;
- les phases doivent être traitées en parfaite synergie avec le CFAL, ...
- en conséquence, la CCI Nord Isère émet un avis favorable au dossier d'enquête publique ».

#### **Chambre de Commerce et d'Industrie de LYON**

La CCI de LYON « émet un avis favorable et apporte son soutien sans faille au projet ».

#### **Chambre de Commerce et d'Industrie de la Savoie**

En séance du 12 mars 2012, la CCI de la Savoie :

- « souligne l'intérêt des phases mises actuellement à l'enquête : elles apportent une nouvelle dimension au fret ferroviaire avec la création d'une autoroute ferroviaire à grand gabarit ... ;
- demande que les incidences sur l'environnement, les populations riveraines du chantier et les activités économiques concernées soient minimisées ... ;
- en conséquence, émet un avis favorable au dossier d'enquête publique sur les accès français à la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin ».

#### **Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Ain**

Le 16 mars 2012, la CCI de l'Ain a exprimé qu'elle était « favorable à la déclaration d'utilité publique sur les accès français au tunnel international du Lyon-Turin. La réalisation du CFAL à l'horizon de la mise en service du tunnel de base est primordiale pour le bon développement du trafic fret ferroviaire Nord-Sud. Dans l'Ain, la ligne LYON-TURIN pourrait également libérer des sillons pour la circulation de trains de voyageurs, sur la ligne de l'Albarine via CULOZ. Par contre, toutes les dispositions doivent être prises pour que les futures circulations ne se fassent pas au détriment de la desserte de BOURG-EN-BRESSE. Enfin, la dimension internationale de l'aéroport LYON-Saint-Exupéry, outil de développement pour l'Ain, se trouvera renforcée pas sa connexion au LYON-TURIN ».

#### **Mouvement des Entreprises de France MEDEF Rhône-Alpes et Savoie**

Le MEDEF exprime la même position que la CCIR Rhône-Alpes. Le MEDEF Savoie développe :

« Nous sommes très partisans de la mise en place de chantier important ...  
 Nous souhaitons pour notre part, séparer comme prévu initialement, le flux Voyageurs du flux Marchandises, avec la réalisation simultanée d'un itinéraire Chartreuse-Belledonne dédié au fret.  
 Nous privilégions en priorité la mise en place du couloir de fret ... ».

**BTP Savoie**

*« Les professionnels du BTP savoyards expriment avec force combien cette liaison est de nature à donner une nouvelle dynamique à l'économie de leur secteur ...*

*Les emplois dans le secteur du BTP sont des emplois non délocalisables ...*

*C'est pourquoi la Fédération du BTP de Savoie salue l'avancée que représente la mise à l'enquête publique et émet à ce titre un avis favorable au projet ».*

**Fédération BTP 74 Entrepreneurs et Artisans**

BTP 74 exprime le total soutien de la profession du BTP au projet de la ligne ferroviaire LYON-TURIN.

**Chambre Professionnelle des Transports Routiers de Savoie**

*« Nous sommes pour ce grand chantier du Lyon-Turin et l'obtention de son utilité publique.*

*Cependant, nous demandons de séparer, comme prévu initialement, le flux Voyageurs du flux Marchandises, avec la réalisation simultanée d'un itinéraire Chartreuse-Belledonne ... ».*

**Fédération des groupements de commerçants de la Haute-Savoie**

Dans son courrier du 7 mars 2012, la F.G.C.H.S. *« tient à émettre un avis favorable au dossier d'enquête publique ... cependant tient à mettre en avant l'importance de la mise à niveau et du développement en parallèle des liaisons ferroviaires dans le sillon alpin, axe Chambéry-Annecy-Genève et jusqu'à Saint-Gervais-les-Bains pour la desserte des stations touristiques .. ».*

**Confédération Générale du Travail (CGT) Transports, CGT Rhône-Alpes**

Dans son courrier de 4 pages du 7 mars 2012 la CGT Transports évoque plusieurs sujets :

- son inquiétude sur l'implication financière de l'Union Européenne ;
- l'impérieuse nécessité d'adopter des mesures concrètes de restriction du trafic routier, en refusant la circulation des poids lourds de 44 tonnes voire 60 tonnes et en adoptant le texte sur la redevance poids lourds au niveau européen ;
- le refus de renvoyer au très long terme la Phase 4 (ligne voyageurs entre GRENAY et AVRESSIEUX) ;
- la demande de réaliser simultanément les Phases 1 et 2 ;
- le désaccord sur la localisation de la plateforme d'autoroute ferroviaire à grand gabarit près de LYON-Saint-Exupéry, avec la préférence pour une localisation près d'AMBERIEU-LEYMENT.

La CGT Rhône-Alpes reprend le même texte dans son courrier du 14 mars 2012.

**Confédération Générale du Travail (CGT) Isère**

*« Nous apprécions favorablement que l'avenant à l'accord du 29 janvier 2001 ait enfin vu le jour et que l'enquête préalable à la DUP de la partie française démarre.*

*Nous avons rappelé l'impérieuse nécessité que des mesures concrètes (juridiques et sanctions) soient engagées afin de restreindre le trafic routier ... en refusant la circulation des poids lourds de 44 t et encore plus les 60 t et en adaptant le texte sur la redevance poids lourds au niveau européen ...*

*Nous souhaitons que les deux premières phases se réalisent le plus rapidement possible, de manière concomitante et que la troisième phase intervienne dans la foulée ....*

*Pour cela, nous demandons la réalisation d'une galerie de reconnaissance sous le massif de Chartreuse (vers SAINT-THIBAUD-DE-COUZ), rendant obligatoire la confection des tunnels et soulageant ainsi la ligne actuelle de l'augmentation des trafics.*

*La quatrième phase doit être envisagée en même temps que la réalisation de la troisième phase, ce qui permettra de répondre réellement aux objectifs de rééquilibrage des modes de transports intégrant le fret en priorité, tout en permettant l'accélération et le développement des trains de voyageurs régionaux.*

*Nous avons réclamé que le raccordement entre la ligne du sillon alpin (Grenoble-Montmélian) et la ligne nouvelle soit intégré pour permettre des liaisons directes entre le Grésivaudan/GRENOBLE et l'Italie... Nous avons rappelé le rôle que pourrait jouer la Banque Européenne d'Investissement ainsi que la construction d'un pôle public financier, au niveau français, pour assurer un financement public préservant l'exploitation publique de la ligne, dans le cadre d'un service public des transports.*

*Pour compléter, nous exigeons la mise en place d'une euro-vignette au niveau européen ainsi que la mise en œuvre d'une redevance poids lourds du type de ce qui existe en Suisse ou en Allemagne. »*

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

Comme pour les grandes collectivités locales, les organismes socioprofessionnels de l'industrie et des services ont émis un avis favorable au projet. Ces avis sont peu argumentés, sauf celui de la Confédération Générale du Travail, qui s'est exprimée en plusieurs occasions et qui a développé son avis lors de la réunion publique tenue à CHAMBERY le 13 mars 2012.

Par contre, la Commission ne soutient pas la demande de la CGT Isère d'un raccordement vers GRENOBLE à la sortie du tunnel de Chartreuse. En effet, cette branche n'est pas prévue dans le « *nœud de LAISSAUD* » et n'est pas demandée par les collectivités territoriales de l'Isère (Conseil Général, Communauté d'Agglomération La METRO, Ville de GRENOBLE, ...).

De plus, cette liaison augmenterait encore les emprises prélevées sur l'agriculture, dans un secteur où les prélèvements sont déjà très importants.

## **6.4 AVIS D'ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS**

### **Association Dauphinoise des Usagers du Train (ADUT)**

L'Association Dauphinoise des Usagers du Train est basée à RUY-MONTCEAU.

Elle est membre de la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT).

Dans son courrier du 7 mars 2012, elle déplore que « *les usagers n'empruntant pas les trajets directs CHAMBERY - LYON sont les grands oubliés du projet* ». L'ADUT s'interroge sur l'opportunité du projet.

Elle regrette « *l'absence de projet alternatif portant sur l'amélioration de la capacité de la ligne en Y existante entre LYON et CHAMBERY/GRENOBLE* » et demande *l'amélioration des lignes existantes* »,

### **Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)**

Dans son courrier du 19 mars 2012 adressé en Préfecture de l'Isère, la FNAUT rappelle qu'elle a toujours été favorable au principe du projet LYON-TURIN et « *confirme aujourd'hui cette position* ».

Elle rappelle les enjeux locaux et globaux du projet : « *réduire les nuisances engendrées par le trafic des camions dans les vallées alpines et sur la Côte d'Azur, limiter une dépendance pétrolière qui pèse lourdement sur notre balance commerciale et fragilise notre système de transports, et contribuer à l'objectif d'une réduction d'un facteur 4 de nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050* ».

La FNAUT demande par ailleurs « *une fiscalité écologique digne de ce nom portant sur le trafic aérien et les trafics routiers de marchandises et de personnes* ».

### **Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire (AEDTF)**

L'AEDTF soutient le projet, mais souhaite également compléter le « *nœud de LAISSAUD* » par la réalisation d'une bretelle reliant la ligne ferroviaire classique GRENOBLE - CHAMBERY à la LGV coté LYON afin de permettre le détournement des TGV entre PARIS et GRENOBLE, « *la ligne directe étant à saturation et classée dans les 12 lignes nationales malades* ».



L'AEDTF soutient aussi la réalisation du tunnel ferroviaire du Montgenèvre, qui à son avis permettrait d'accroître la rentabilité de la LGV LYON-TURIN et de maintenir la desserte TGV de MODANE ».

### **Association pour le développement des Transports en Commun (ADTC GRENOBLE)**

L'ADTC GRENOBLE porte un avis principalement sur le trafic voyageurs.

Elle estime que le raccordement Sud-Ouest vers GRENOBLE, en sortie du tunnel de Chartreuse est indispensable, pour autoriser un itinéraire complémentaire en cas d'incident.

Elle demande la réalisation simultanée des autres projets ferroviaires de la région lyonnaise (CFAL et Nœud Ferroviaire Lyonnais). Enfin, elle demande que soit étudié un changement de phasage et que le tunnel de Chartreuse dédié au fret soit réalisé prioritairement.

### **Association pour le développement des Transports en Commun (ADTC Savoie)**

L'ADTC Savoie est basée à CHAMBERY. Elle est membre de la FNAUT.

L'ADTC émet un avis favorable « à la réalisation d'une ligne nouvelle mixte (fret + voyageurs) ...

*La solution soumise à l'enquête publique a le mérite d'être réalisable d'ici 2020 à 2025. Y renoncer pour une hypothétique meilleure solution reviendrait à renvoyer le nécessaire report modal de la route vers le rail à plus tard et probablement même à jamais ».*

Enfin, l'ADTC Savoie demande le cadencement horaire des TER Intercités et locaux tous les jours, de 6 à 23 heures, avec un renfort à la demi-heure en période de pointe.

### **Association Anti Contournement Autoroutier de CHAMBERY (AACAC)**

L'AACAC est membre de la FNAUT. Elle a déposé en Mairie de LA MOTTE-SERVOLEX un mémoire de neuf pages avec trois documents complémentaires cités dans son texte.

L'AACAC estime que le projet LYON-TURIN est « *un choix de société .. La seule réalisation du projet ne garantira en rien un report modal important du transport de marchandises. Il est impératif qu'une politique volontaire, à l'image de l'Allemagne et de la Suisse, soit mise en œuvre ... Il faut saluer le travail de l'Autorité environnementale ... Par contre, nous trouvons totalement incongrue la demande de la même Autorité environnementale de modification du projet, afin de permettre l'élargissement à deux fois trois voies de l'autoroute A43 entre LA MOTTE-SERVOLEX et LA TOUR-DU-PIN ...*

*Nous émettons un avis favorable, μ... cet avis est conditionné par les quatre points ci-dessous :*

- *la concomitance des travaux des tunnels de Dullin-L'Épine et de Chartreuse,*
- *la compatibilité des tunnels « fret » avec les trains longs de marchandises,*
- *l'assurance de sécurité satisfaisante des tunnels « fret »,*
- *la prise en compte des différents avis pour la meilleure insertion environnementale possible ... ».*

*«Il est urgent de démarrer, dès aujourd'hui, la descenderie de SAINT-THIBAUD-DE-COUZ, ... nous demandons la modification du projet pour permettre dès la mise en œuvre des tunnels fret le passage de trains longs de 1000 mètres, ...*

*la sécurité prévue pour les tunnels de Chartreuse et de Belledonne n'est pas satisfaisante en phase 2 ... la création d'une gare entre le tunnel de Belledonne et de Chartreuse, évoquée par certains, est absolument à proscrire ! Le Grésivaudan se transformerait en un immense parking ... ».*

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

A l'exception de l'ADUT, les associations d'usagers émettent un avis favorable au projet.

La Commission ne soutient pas les demandes de quelques associations d'un raccordement vers GRENOBLE à la sortie du tunnel de Chartreuse, celui-ci n'étant pas été demandé par les grandes collectivités territoriales de l'Isère.

## 6.5 AVIS D'ASSOCIATIONS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

### France Nature Environnement et Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature (FRAPNA)

Ces associations ont écrit le 13 janvier 2012 à Madame N. KOSCIUSKO-MORIZET, Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, pour lui demander de sursoir à l'enquête d'utilité publique et d'organiser un débat public sur la traversée des Alpes.

Ces associations ont ensuite déposé le 19 mars 2012, soit le dernier jour de l'enquête, un mémoire de 17 pages accompagné de 7 annexes regroupant 36 pages de textes, cartes et schémas.

Ce mémoire, qui exprime l'avis final de ces associations, comprend deux parties :

- l'opportunité du projet, consacré à l'analyse du réseau existant, et aux trafics et perspectives,
- l'analyse des impacts et des mesures, par secteurs géographiques et par grands thèmes.

### Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature (FRAPNA Savoie)

Pour la FRAPNA Savoie, le projet ne démontre pas qu'il répond à une demande clairement identifiée.

« Elle conteste l'idée fréquemment avancée d'une croissance sans fin qui amènerait par exemple une augmentation perpétuelle des transports ... ».

Le dossier ne prend pas en compte « la montée en puissance du couloir fret concurrent par la Suisse et l'intérêt du couloir court par Vintimille ... Le transfert du fret de la route vers le rail nécessite une volonté constante de la SNCF de promouvoir le fret ferroviaire grâce à une politique commerciale dynamique, ce qui n'est pas le cas actuellement ... En l'absence de débat public portant sur les données réactualisées de l'évolution prévisible des flux de transport, la FRAPNA Savoie est opposée catégoriquement au présent projet ... ».

La FRAPNA Savoie analyse ensuite « les impacts inacceptables et non compensés des composantes tunnel sous L'Epine et tunnels sous Belledonne et Chartreuse ».

En conclusion : « si ce projet devait toutefois se réaliser malgré les oppositions, la FRAPNA Savoie fait les préconisations suivantes :

- organisation d'un débat public à partir de données réactualisées,
- étude de solutions moins coûteuses réutilisant les voies existantes,
- mise en œuvre d'une politique de taxation des transports sur route,
- mise en place d'une politique d'encouragement du fret et de mise à égalité des conditions de concurrence du transport de marchandises par le fer et par la route,
- priorité donnée au fret ferroviaire,
- amélioration du réseau ferré actuel pour permettre le fonctionnement satisfaisant des TER et un développement du fret ferroviaire ; cette politique peut être mise en œuvre sans délai et sans la mise en œuvre coûteuse de nombreux tunnels ».

### Commentaires de la Commission d'enquête

Les deux parties de l'argumentation développée par la FRAPNA (fonctionnalités du projet et impacts) seront examinées en détail dans le chapitre 8 qui est consacré à l'analyse par grands thèmes.

La question des fonctionnalités sera traitée dans le sous-chapitre 8.1.

Les questions agricoles et environnementales seront traitées dans les sous-chapitres suivants.

### **Fédération pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique de l'Isère**

L'avis commun de la Fédération pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique de l'Isère et des Associations Agréées pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique de l'Isère concernées (AAPPMA) a été reçu en Préfecture de Savoie le 19 mars 2012, dernier jour de l'enquête.

Il est signé par le Président Fédéral de l'Isère et par les Présidents des AAPPMA de BOURGOIN-JALLIEU, LA TOUR-DU-PIN, SAINT-ANDRE-LE-GAZ et PONT-DE-CHERUY.

Il comprend 5 pages et la Commission invite RFF à en prendre connaissance.

Les principales demandes portent sur :

- la nécessité de compléter certains inventaires piscicoles initiaux,
- la garantie que les ouvrages de franchissement des cours d'eau assureront la libre circulation de la faune piscicole, et la validation des plans des ouvrages par l'ONEMA,
- le rétablissement des accès pour les pêcheurs aux bords des cours d'eau,
- la dérivation du Catelan sur plus de 500 m, avec la demande d'une autre solution,
- la création d'habitats aquatiques, lors des chantiers de reméandrage et de reprofilage de berges,
- la garantie que le tunnel de Ruy n'entraînera aucune perte de débit dans les ruisseaux de l'Enfer et de Loudon, ruisseaux qui présentent des populations d'écrevisses à pieds blancs,
- la dérivation de l'Hien, avec la demande d'une autre solution et en cas de maintien du projet, la création d'habitats aquatiques,
- la dérivation du Canal des Marais et du Ruisseau des Moulins, avec la demande de chercher d'autres solutions et en cas de maintien du projet, la création d'habitats aquatiques,
- l'amélioration de la diversité des écoulements, la création d'habitats aquatiques, la connectivité de la ripisylve sur l'ensemble des cours d'eau impactés par le tracé.

En conclusion, « sans la garantie que le projet n'impactera pas la qualité du milieu aquatique et ne prévoira pas des mesures compensatoires à hauteurs de ces impacts ainsi que pour l'activité pêche, la Fédération pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique de l'Isère et les AAPPMA concernées ne pourront émettre qu'un avis défavorable à ce projet ».

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

Les questions soulevées relèvent essentiellement du Dossier « Loi sur l'eau » et elles devront être étudiées dans le cadre, avant l'enquête publique correspondante.

### **Fédération pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique de la Savoie**

L'avis de la Fédération pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique de la Savoie a été reçu en Mairie de LA MOTTE-SERVOLEX. Il est signé par le Président Fédéral de la Savoie.

Il comprend trois pages, dont les conclusions peuvent être ainsi résumées :

- la Fédération prend acte du travail important effectué pour la caractérisation des états initiaux environnementaux et des enjeux écologiques associés ;
- elle souligne le caractère parfois hétérogène des données fournies, et en demande une réactualisation et les compléments nécessaires pour la préparation du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau ;
- elle demande à être considérée comme un des vecteurs du développement économique des territoires concernés ;
- les mesures préventives, correctives et compensatoires relèvent de principes généraux et elles devront être développées et structurées, en lien étroit avec les collectivités piscicoles ;
- elle demande que soit instauré un Comité de suivi, constituant un nécessaire lieu d'échange institutionnel et à y participer.

## 6.6 AVIS D'ELUS ET DE PARTIS POLITIQUES

---

### **Michel BOUVARD, Député de la Savoie, Vice Président de la Commission des Finances**

*« La finalisation de l'accord franco-italien à Rome le 30 janvier 2012, par la signature de l'avenant au traité de Turin, concrétise cet engagement, malgré un contexte budgétaire tendu. Il convient de saluer le résultat obtenu ...*

*Aucun doute ne pouvant exister sur la mise en œuvre de l'ensemble des infrastructures, le phasage du projet est parfaitement justifié, en ce sens qu'il le rend compatible avec les contraintes des finances publiques en assurant un lissage de l'engagement de l'Etat et des collectivités ... ».*

### **Michel DANTIN, Député au Parlement Européen**

Monsieur M. DANTIN a remis à la Commission une lettre accompagnée de plusieurs documents émanant des instances européennes.

Cette lettre rappelle la place centrale que le projet LYON-TURIN occupe dans les politiques européennes de transport et qu'il peut faire de la France un pivot des échanges commerciaux en Europe.

L'Union européenne inscrit le Lyon-Turin dans une logique de développement du fret ferroviaire.

Le projet aura un rôle pivot dans au moins deux initiatives :

- la mise en place de la Taxe Eurovignette où le Lyon-Turin pourra bénéficier de la logique européenne de report modal du routier vers le ferroviaire,
- l'inscription dans le corridor 6 résultant de l'adoption du règlement européen 913/2010/CE du 22 septembre 2010 pour un fret ferroviaire compétitif.

Le projet est donc clairement destiné au fret ferroviaire.

Le problème du financement est ensuite abordé en faisant remarquer que l'Union européenne propose d'allouer au chantier une grande partie des fonds du Réseau Transeuropéen des Transports (RTE-T).

A ce jour, ce financement n'a toujours pas été consommé.

L'échéance pour pouvoir continuer à prétendre à bénéficier de ces fonds est désormais fixée à un engagement du chantier avant fin 2015.

Dans ces nouvelles orientations pour le RTE-T, la Commission Européenne a retenu d'inscrire le Lyon-Turin dans le réseau central, faisant ainsi de ce chantier un projet à valeur ajoutée européenne susceptible de prétendre à un financement prioritaire.

Monsieur M. DANTIN conclut que l'utilité publique du projet paraît évidente dans sa double composante, fret et voyageurs, même s'il lui aurait semblé préférable de réaliser d'abord le tracé sous Chartreuse.

Monsieur M. DANTIN appelle enfin l'attention de la commission sur les trois points suivants :

- la question de l'eau lui paraît avoir été insuffisamment prise en compte et il propose le concours du Comité Intersyndical d'Assainissement du bassin du lac du Bourget ;
- les principes de préservation du foncier agricole tels qu'établis par la loi du 6 janvier 2006 ne lui paraissent pas avoir été respectés tant pour l'emprise de l'infrastructure que pour la gestion des déblais à titre provisoire ou définitif ;
- la création d'une plateforme à quatre voies entre la ligne nouvelle et la gare de CHAMBERY lui semble en contradiction avec les affirmations de RFF sur l'abandon de la troisième voie entre CHAMBERY et MONTMELIAN et peu justifiée.

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

La Commission prend note de l'avis de Monsieur M. DANTIN sur l'utilité publique du projet et des autres préoccupations évoquées, notamment les questions de l'eau et du foncier agricole

### Jean-Pierre VIAL, Sénateur

M. Jean-Pierre VIAL, Sénateur, Vice-président du Conseil Général de la Savoie, a déposé le 19 mars 2012 un mémoire de 18 pages en mairie de LA MOTTE-SERVOLEX. Il avait préalablement présenté sa position à Messieurs A. KESTENBAND et P.Y. FAFOURNOUX, membres de la Commission d'enquête, le 15 mars 2012, en mairie de SAINT-THIBAUD-DE-COUZ.

Après avoir situé le projet dans son contexte européen, M. VIAL affirme d'entrée que *« l'utilité publique du projet ne saurait se poser sauf à remettre en cause ce projet européen, reposant sur les accords d'Essen de 1994 et soutenu depuis de façon constante par les états français et italiens... »*.

Il croit néanmoins devoir formuler les observations et réserves présentées à la suite.

Au-delà des enjeux propres au LYON-TURIN, la réalisation d'un équipement spécifique dédié au fret doit conduire à écarter le trafic marchandises des zones sensibles que constituent le Lac du Bourget et l'agglomération chambérienne. A ce titre, il convient que soit réaffirmée l'impossibilité de réaliser une troisième voie entre CHAMBERY et MONTMELIAN, troisième voie qui constituerait un itinéraire définitif pour le fret alimentant le tunnel de base et reportant à plus tard la réalisation du tunnel sous Chartreuse.

M. VIAL souhaite que le lancement des travaux de la descenderie du tunnel sous Chartreuse soit calé avec le démarrage des travaux du tunnel de base, et que le premier tube de ce tunnel prévoie les aménagements nécessaires à la mise en service du trafic voyageurs.

M. VIAL conteste la mixité retenue pour le tunnel Dullin-l'Epine, étant donné notamment les capacités encore disponibles sur les trois itinéraires déjà existants et le coût de cet ouvrage.

Il demande alors à la Commission d'enquête *« de constater qu'en considération des fonctionnalités, de l'impact sur l'environnement et du coût de l'ouvrage de Dullin L'Epine en rapport au service attendu, que la section comportant le tunnel Dullin-l'Epine ne justifie de pouvoir être reconnue d'utilité publique par rapport au projet structurant du LYON-TURIN, dont le tunnel de Chartreuse répondra, à terme, à la totalité des fonctions fret et voyageurs »*.

M. VIAL ajoute que *« si, par impossible, la Commission considérait devoir malgré tout reconnaître l'utilité publique à la section du tunnel de Dullin-l'Epine, alors devrait-elle dire que le tunnel sous Chartreuse doit avoir la priorité dans la programmation en prenant en compte les enjeux prioritaires du fret, au risque d'entraver et fragiliser sa réalisation qui est au cœur des enjeux du projet Lyon-Turin ... »*.

Le mémoire se termine en rappelant que le projet, pour important et structurant qu'il soit, ne pourra être réalisé dans la durée qu'en hiérarchisant les éléments de programmation, les enjeux environnementaux et les considérations économiques et financières, et que le financement européen apporté de 40 % du tunnel de base et des ouvrages d'accès comprenant les tunnels Chartreuse, Belledonne et Glandon constitue une véritable opportunité à saisir.

### Commentaires de la Commission d'enquête

La réalisation du tunnel Dullin-l'Epine, prévu avec sa mixité voyageur-fret, fait partie intégrante du projet et ne constitue pas une opération divisible de l'ensemble, sauf à dénaturer ce dernier,

La hiérarchie des priorités de réalisation des phases du projet est un élément substantiel de celui-ci qui ne peut être remis en cause, sans entraîner une modification fondamentale du dossier mis à l'enquête.

La Commission rappelle par ailleurs que :

- l'abandon de la troisième voie entre CHAMBERY et MONTMELIAN a été confirmé par RFF ;
- le tunnel de Dullin-L'Epine est prévu au gabarit GB 1 (autoroute ferroviaire type MODALOHR) : cet ouvrage ne permettra pas le passage du fret à grand gabarit et la construction du tunnel sous Chartreuse reste justifiée par ailleurs ;
- la Commission ne maîtrise pas le calendrier d'exécution du tunnel de base.

### **Association départementale des élus communistes et républicains (ADECR 38)**

*L'ADECR 38 estime « indispensable que le projet arrive en totalité à son terme et dans des délais les plus réduits possibles pour répondre aux objectifs affichés de l'urgence climatique...*

*Le report modal du fret routier vers le fer implique aussi des mesures législatives pour interdire les PL de 44 tonnes et de 60 tonnes qui entraînent des dégradations plus importantes sur nos routes de montagne plus fragiles ...*

*Sur la desserte de l'agglomération grenobloise, la deuxième agglomération de la Région Rhône-Alpes restera, au terme de ce projet, un territoire sinistré de la grande vitesse ...*

*Ces travaux d'infrastructure permettront aussi la création de milliers d'emplois. S'agissant de transfert modal de la route vers le rail, il s'agit de véritables emplois verts ... ».*

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

La Commission ne soutient pas la demande d'un raccordement vers GRENOBLE à la sortie du tunnel de Chartreuse. Comme il a été écrit précédemment, cette branche n'est pas prévue dans le « *nœud de LAISSAUD* » et n'a pas été demandée par les grandes collectivités territoriales de l'Isère.

De plus, elle conduirait à prélever de nouvelles emprises à l'agriculture, dans un secteur très contraint.

### **Europe Ecologie - Les Verts**

Par courrier du 14 mars 2012, le groupe des élus « *Europe Ecologie - Les Verts* » au Conseil Régional Rhône-Alpes souhaitent expliciter la position adoptée lors de l'Assemblée plénière du 9 février 2012.

Pièce jointe : Rapport n°12.06.105 « *Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des itinéraires d'accès à la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin. Contribution de la Région-Rhône-Alpes* ».

Dans une seconde contribution, le groupe des élus « *Europe Ecologie - Les Verts* » écrit :

- « *le phasage des travaux n'acte plus de la priorité donnée au fret,*
- *le projet ne s'inscrit pas dans une perspective de réduction nette du trafic transalpin de PL,*
- *le rapport coût / service rendu est en conséquence très discutable ».*

La contribution souhaite « *insister sur la nécessité d'un usage raisonné des déblais liés au percement des tunnels. En particulier, l'affectation de dizaines d'hectares de terres agricoles aux remblais du tunnel de Dullin-L'Epine (communes de VEREL-DE-MONTBEL et d'AVRESSIEUX) n'est pas admissible en l'état* ».

Enfin, les incertitudes résultant de la situation dans le Val de Suse sont évoquées.

### **Europe Ecologie - Les Verts : Comité local du Bugey Sud**

Par courrier du 15 mars 2012, le Comité Local du Bugey Sud s'étonne « de l'absence, sur le site Internet de l'enquête publique, de l'étude socio-économique du projet ». Il reprend ensuite les constats faits par les élus « *Europe Ecologie - Les Verts* » au Conseil Régional Rhône-Alpes.

Le Comité Bugey Sud demande par ailleurs la réalisation prioritaire des tunnels de la Phase 2. Dans la même logique, il soutient l'idée d'une plateforme intermodale sur le site des Fromentaux, à LEYMENT (Ain), « *pour une montée en puissance progressive du fret ferroviaire jusqu'en 2025* ».

Le Comité craint que la construction de la nouvelle ligne ferroviaire n'entraîne une baisse de fréquence des trains Corail et TER sur la ligne historique AMBERIEU - AIX-LES-BAINS et des arrêts en gare de CULOZ, entraînant ainsi une baisse d'activités économiques dans le Bugey Sud.

**Ligue Savoisienne**

La Ligue Savoisienne « *Restaurer la souveraineté de la Savoie* » a déposé dans presque toutes les communes de la Savoie une contribution de une page et un rapport de 22 pages.

La contribution explique l'opposition de la Ligue Savoisienne au projet :

- « *sur le plan technique, le projet est une tromperie, ...*
- *sur le plan économique, le projet n'a aucune chance de se réaliser ...*
- *Conclusion ;: l'enquête repose sur du vent ...*

*Subsidiairement, la Ligue Savoisienne se prononce contre la réalisation de la phase Lyon-Chambéry avant la phase fret par les tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon ».*

Le rapport joint, rédigé par Jean-Claude BUFFIN, constate que le trafic de poids lourds aux tunnels du Mont Blanc et du Fréjus a augmenté entre 1992 et 2000, passant de 1,360 à 1,568 million de PL, mais depuis, il n'a cessé de diminuer, avec 1,204 million de PL en 2009.

Le tonnage de marchandises transporté par rail passant au Mont-Cenis est monté de 6,8 millions de tonnes en 1992 à 10 millions, mais il serait tombé à 2,4 millions de tonnes en 2009.

*« Cette diminution met en péril l'équilibre financier d'ATMB et de SFTRF, dont l'Etat français est actionnaire, car les camions représentent les deux tiers des recettes ».*

Le rapport note que le trafic PL a doublé à VINTIMILLE, passant de 672 000 PL en 1992 à 1273 000 PL en 2009, alors que le fret ferroviaire est passé de 1,5 million à 0,4 million de tonnes.

*« La société nationale FRET SNCF est une calamité nationale : en 2011, 446 millions d'euros de perte pour un chiffre d'affaires de 1,2 milliards... la politique de transférer du fret de la route au rail est un vrai fiasco ! Alors qu'à travers la Suisse, c'est une réalité...*

*Il est impossible de prévoir, à long terme, une croissance des échanges et du trafic entre les pays le long de cet axe LISBONNE - KIEV ...*

*De 2015 (année de mise en service du tunnel du Gothard) à 2030 la logistique suisse aura parfaitement fonctionné et tous les opérateurs du transport se seront adaptés à la perfection horlogère de système pour le trafic Nord Sud ...*

**Commentaires de la Commission d'enquête**

Les questions soulevées sont examinées dans le chapitre 8 consacré à l'analyse par grands thèmes.

**Mouvement des Citoyens de Savoie (MCSE)**

*« Le MCSE dit NON au Lyon-Turin Ferroviaire :*

**1. Parce que c'est un projet totalement inutile et futile**

*La ligne historique voyait passer 25 trains de marchandises par nuit à Modane en 2005, pour 5 aujourd'hui seulement. Cette voie ferrée a été mise au gabarit B 1 et peut transporter des camions de 4m de hauteur depuis juillet 2011.*

*Les ingénieurs français MARGERY et MARTIN proposent depuis plusieurs années une amélioration des voies existantes et une procédé de transport (R-shift-R) révolutionnaire capable de transborder un train complet de camions en quelques minutes et de monter des pentes à 3% alors que les voies pour le TGV ou LGV doit avoir une pente maximale de 5 pour 1000.*

*Cette voie ferrée pourrait permettre doubler le transit voyageurs et transporter en plus, avec les propositions précédentes, 40 millions de tonnes de marchandises, soit plus que ce qui est possible par la nouvelle voie LGV ou TGV ou LTF marchandises !*

2. Parce que c'est un projet extrêmement cher

*Des centaines de maisons seront rasées ou perdront leur valeur du fait du passage très proche de cette nouvelle Ligne Totalement Futile. Des centaines d'hectares de vignes ou de bonnes terres indispensables pour nourrir les populations humaines, seront sacrifiées sur l'autel du futile.*

*Pour un coût « reconnu » de l'ensemble de la ligne entre Lyon et Turin d'environ 30 milliards d'€ par ses promoteurs, il est à peu près certain que ce coût sera doublé, voir triplé, d'ici la fin des travaux, sachant que coté Italie, il n'est pas rare de voir le coût de certains projets être multiplié par 20 !*

3. Parce que c'est un projet inutile, futile, cher et polluant

*Les sous sols des chaînes montagneuses renferment des veines d'uranium, d'amiante et autres minerais et gaz très toxiques qui, si on les déstabilise ou les creuse, s'éparpillent dans les nappes phréatiques et dans l'air, causant d'innombrables cancers.*

*Les ruisseaux et corridors aquatiques qui alimentent sources et nappes phréatiques sont souvent interrompus ou extrêmement pollués lors des creusements de tunnels sous les montagnes.*

4. Parce que les affaires politico-financières dévoilées par quelques magistrats et enquêteurs intègres sont toujours liées à ce type de Grand Projet Inutile, Futile, Cher et Dangereux pour le citoyen Contribuable qui voit ses charges augmentées toujours plus pour financer les rêves de gloire de quelques privilégiés.

5. Parce-que le France n'a plus le droit d'imposer sur notre sol de Savoie un quelconque chantier car toute l'administration française y est hors la loi (Traité de 1947). Pour toutes ces raisons, nous exigeons le retrait de ce projet et demandons l'amélioration immédiate des voies entre Valence, Montmélian, Modane et Turin pour un Ferroutage Immédiat et un gain de temps d'une heure de trajet ».

Commentaires de la Commission d'enquête

Dans une lettre recommandée datée du 18 avril 2012 (donc bien après la fin de l'enquête) mais postée le 25 avril 2012 et adressée au domicile du Président de la Commission, le MCSE déclare :

*« Nous sommes obligés de vous faire part d'un problème juridique et diplomatique grave qui met toute décision de la République Française hors la loi sur le sol de Savoie ...*

*Les responsables de ce projet, s'il est mis en œuvre contre l'avis des populations alpines de Savoie et du Piémont, regroupées au sein des coordinations NOTAV, Charte de Hendaye ... pourront être traduits en justice par ces mêmes populations devant le TPI pour crimes de génocide et non respect de leurs droits à disposer d'elles-mêmes ... ».*

Ce texte n'apportant pas d'élément technique nouveau, la Commission n'en fait aucun commentaire.



## 6.7 AVIS D'AUTRES COMMUNES SITUEES EN DEHORS DU PERIMETRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

---

### Commune de SAINT-NAZAIRE-LES-EYMES (Isère)

Le Conseil municipal approuve le projet mais exprime sa solidarité avec la Commune de CHAPAREILLAN.

### Commune de PONT-DE-BEAUVOISIN (Savoie)

Par délibération du 15 février 2012, le Conseil municipal de PONT-DE-BEAUVOISIN :

- « voit dans la mise en place de l'enquête préalable à la DUP une avancée positive ...
- se réjouit des engagements majeurs figurant au dossier soumis à enquête, ...
- souhaite que pour la première étape, il soit tenu le plus large compte des observations faites sur ce dossier par l'Autorité Environnementale,...
- souhaite que la mixité d'usage (dans Dullin-L'Epine) cesse dès la réalisation des ouvrages de l'itinéraire fret à mener à bien dans un délai coïncidant avec l'ouverture du tunnel de base ...
- souhaite que la DUP soit prise et que l'ouverture du chantier se fasse dans les meilleurs délais ...
- rappelle que ce projet ne doit pas se faire au détriment de la ligne existante actuellement ... ».

### Commune de BARBERAZ (Savoie)

Le Conseil municipal soutient le projet Lyon-Turin, mais estime « inutile coûteux et illogique de proposer, via une ligne mixte entre AVRESSIEUX et CHAMBERY, du fret sur la ligne historique entre CHAMBERY et MONTMELIAN pour une période qui ne serait que temporaire, et même précisée comme étant d'une durée des 5 ans ... ».

### Communes de BARBY, CHANAZ, DRUMETTAZE-CLARAFON, LA BAUCHE, LUCEY (Savoie)

Par délibération du 27 février 2012, les Conseils municipaux de ces communes émettent un vœu :

- « Le Conseil municipal voit dans la mise en place de l'enquête préalable à la DUP une avancée positive d'un grand projet ...
- se réjouit des engagements majeurs figurant au dossier soumis à enquête, ...
- souhaite que pour la première étape, il soit tenu le plus large compte des observations faites sur ce dossier par l'Autorité Environnementale,...
- souhaite que la mixité d'usage (dans le tunnel de Dullin-L'Epine) cesse dès la réalisation des ouvrages de l'itinéraire fret à mener à bien dans un délai coïncidant avec l'ouverture du tunnel de base franco-italien ..
- souhaite que la DUP soit prise et que l'ouverture du chantier se fasse dans les meilleurs délais ...
- rappelle que ce projet ne doit pas se faire au détriment de la ligne existante actuellement .. ».

### Commune de BOURDEAUX (Savoie)

Le Conseil municipal « confirme son intérêt pour la liaison européenne LYON-TURIN et soutient la position de la Communauté d'agglomération du Lac du Bourget donnant la priorité au fret .... Il souhaite que la sécurité soit renforcée et les désagréments limités le long de la ligne historique longeant le lac du Bourget ».

**Commune de LE BOURGET- DU- LAC (Savoie)**

Le Maire de la commune, à titre personnel, se déclare « *très favorable au projet qui est présenté* ». Il demande la prise en compte de toutes les remarques de l'Autorité Environnementale. Il attire l'attention « *sur les conséquences de la proximité du tunnel de Dullin-L'Epine et de la zone de captage de la source du Varon qui assure en grande partie l'alimentation en eau potable de la commune* ».

**Commentaires de la Commission d'enquête**

La remarque est pertinente, car le captage communal du Varon n'a pas été mentionné dans l'Etat initial de l'environnement (Etude d'impact : Pièce E4, volume 2). Elle a été reprise dans les questions posées à RFF (Question 10. iv).

**Commune de BRISON-SAINT-INNOCENT (Savoie)**

Par délibération du 24 février 2012, le Conseil municipal de BRISON-SAINT-INNOCENT rappelle les risques d'accident écologique majeur que crée le trafic de trains transportant des matières dangereuses le long du lac du Bourget. Sa contribution porte sur deux points :

- toute décision concernant le phasage des travaux doit privilégier le transport du fret,
- la sécurité et l'intégration environnementale de la ligne historique le long du lac du Bourget doivent être intégrées au projet global LYON-TURIN.

**Commune de LA RAVOIRE (Savoie)**

Par délibération du 30 janvier 2012, le Conseil municipal de LA RAVOIRE à l'unanimité soutient strictement la résolution votée le 3 janvier 2012 par le Conseil Communautaire de CHAMBERY Métropole.

**Commune de VIONS (Savoie)**

Le Conseil municipal s'inquiète de la persistance d'un trafic sur la voie ferrée qui traverse la commune. Il demande la réalisation du tunnel sous Chartreuse en concomitance avec celui de Dullin-L'Epine.

## 7. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS DEPOSEES DANS LES COMMUNES

Dans ce chapitre, les contributions déposées par le public sont examinées, commune par commune, en suivant le tracé de la ligne nouvelle, de l'Ouest vers l'Est.

Les commentaires de la Commission d'enquête sont joints à la suite, en s'attachant à n'évoquer que les questions locales, les grands thèmes étant traités dans le chapitre 8.

### 7.1 EST LYONNAIS

#### Commune de COLOMBIER-SAUGNIEU (Rhône)

Deux observations ont été annotées sur le registre et un courrier a été déposé par le SMHAR.

Les 2 observations consignées (Syndicat agricole de l'Est Lyonnais, et M. CRASSARD Cédric) traitent des problèmes agricoles suivants :

- importance de l'emprise de l'ouvrage sur les terres agricoles,
- impact sur les réseaux d'irrigation (coupures – rétablissement),
- réaménagement foncier à voir avec la commission communale d'aménagement foncier,
- expropriation, indemnisation à voir lors de l'enquête parcellaire.

L'observation annexée du SMHAR traite du problème des réseaux hydrauliques :

- rétablissement du réseau intercepté par le tracé et des surfaces irriguées,
- rétablissement du potentiel des surfaces irriguées perdues sous l'emprise ferroviaire
- mise en cohérence du rétablissement de ce potentiel avec le projet CFAL Nord et participer au financement d'un projet d'envergure et d'intérêt général pour la sécurisation collective de la ressource en eau des agriculteurs présents sur le territoire des communes du secteur d'irrigation collective de l'Est Lyonnais traversées par le projet ferroviaire : projet SMHAR de transfert partiel ou total des prélèvements en eau agricole à GENAS dans la nappe phréatique du couloir de MEYZIEU par un prélèvement en eau superficielle du Rhône dans le canal de JONAGE à MEYZIEU. Cette action est inscrite dans le SAGE de l'EST LYONNAIS (action n°40 du PAGD - Plan d'Aménagement et de Gestion Durable du SAGE).

Conscients de l'ampleur et de la complexité des travaux liés à la prise en compte du réseau d'irrigation, le SMHAR et les ASA d'irrigation concernées souhaitent être consultés au plus tôt pour examiner les modalités techniques de ces travaux, par le biais de conventions obligatoires entre maîtres d'ouvrage, qui devront être pris en charge par le futur maître d'ouvrage aménageur de cette nouvelle infrastructure. Cette observation figure aussi dans les registres des mairies de SAINT-LAURENT-DE-MURE et GRENAY.

#### Commentaires de la Commission d'enquête

Cette observation qui concerne le thème agriculture, est traitée dans le sous-chapitre 8.2.

#### Commune de SAINT-LAURENT-DE-MURE (Rhône)

Deux lettres ont été annexées au registre d'enquête :

- Monsieur DEMIGNEUX, PDG d'ACTUA (karting) n'est pas opposé au projet LYON-TURIN, mais souhaite qu'au delà de l'indemnisation totale de son activité, RFF l'accompagne pour trouver une solution pérenne, en réimplantant son circuit ailleurs, si possible sur SAINT-LAURENT-DE-MURE. L'activité emploie 26 salariés, et génère un chiffre d'affaire de 6 millions d'euros h.t.;

- Avis négatif de la commune de SAINT-LAURENT-DE-MURE, pour les raisons suivantes :
  - i. manque d'approche globale dans les études qui ont été menées,
  - ii. impacts importants sur les populations (bruit, risques, dévalorisation du patrimoine),
  - iii. impacts importants sur l'environnement naturel (paysage, faune) et sur l'organisation territoriale (coupure et réduction du territoire communal).

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

La Commission a pris note de la réponse apportée par RFF dans son Mémoire. Elle souhaite que RFF modifie le rayon de courbure de la ligne, pour ne plus impacter le circuit automobile (karting).

### **Commune de SATOLAS-ET-BONCE (Isère)**

14 observations ont été consignées et un courrier a été annexé au registre d'enquête. Les deux thèmes les plus cités sont les nuisances sonores et les vibrations. Ils concernent les hameaux du « *Rubiau* » et du « *Chaffard* ». Les autres thèmes évoqués sont :

- la dévalorisation des biens,
- le rétablissement de voirie dans le quartier du « *Rubiau* »,
- des inquiétudes pour le captage de la Ronta,
- le passage en remblai dans le champ d'inondation de la Bourbre et du Catelan,
- la question des volumes de déblai et des lieux de stockage.

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

- aucune habitation dans les deux hameaux du « *Chaffard* » et du « *Rubiau* » ne dépasse les seuils réglementaires de nuisances sonores ;
- compte tenu de la distance, aucun impact vibratoire n'est possible ;
- RFF a l'obligation de rétablir toutes les voiries existantes ;
- au droit du captage de la Ronta, RFF devra imperméabiliser la plateforme et le réseau d'assainissement et mettre en place un troisième rail anti-déversement. Par ailleurs, l'utilisation de désherbant chimique sera prohibé ;
- la traversée champ d'inondation de la Bourbre et du Catelan est examinée dans le chapitre 8 ;
- la question des déblais et des lieux de stockage est examinée dans le chapitre 8.

### **Commune de GRENAY (Isère)**

Douze observations ont été consignées et quatre courriers ont été annexés au registre :

- 12 observations traitent de l'indemnisation,
- la délibération du Conseil municipal du 19 juin 2009 émettant un avis défavorable au projet,
- l'association de chasse demande des passages à gibier,
- l'association « *Sauvegarde de la Nature et de l'Environnement* » émet un avis favorable au projet et soutient la position exprimée par les deux associations APIE et Lo PARVI,
- le SAGE de la Bourbre a transmis une copie du courrier déposé en mairie de LA TOUR-DU-PIN.

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

Les problèmes d'indemnisation seront vus lors de l'enquête parcellaire.

La délibération de la commune de GRENAY du 19 juin 2009 date de plus de deux ans.

Des passages à faune devront être créés dans le cadre de la reconstitution des corridors écologiques

Les points évoqués par l'Association Sauvegarde de la Nature et de l'Environnement et le courrier du SAGE de la Bourbre sont examinés dans le chapitre 8.

**Commune de SAINT-QUENTIN - FALLAVIER (Isère)**

Une seule observation a été annexée au registre d'enquête : le SAGE de la Bourbre a transmis, pour information une copie du courrier déposé en mairie de LA TOUR-DU-PIN et en préfecture de la Savoie.

**Synthèse sur l'Est Lyonnais**

Le nombre total d'observations s'est faible : 37 dont 28 consignées et 9 annexées.

Deux contributions ont été également envoyées à la Préfecture de la Savoie, siège de l'enquête :

- le département du Rhône souhaite que, dans le cadre du réseau du Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée ( PDIPR ), le maître d'ouvrage établisse une liaison modes doux entre les communes de COLOMBIER-SAUGNIEU et SAINT-LAURENT-DE-MURE ;
- la Chambre d'Agriculture du Rhône émet un avis défavorable.

**Les principaux points abordés sont :**

- l'impact sur les terres agricoles (demande de réduction des emprises et des délaissés), sur les réseaux d'irrigation (coupures et remaillage) et le réaménagement foncier,
- l'indemnisation et la dévalorisation des biens,
- le circuit automobile (karting) de SAINT-LAURENT-DE-MURE,
- les nuisances sonores et les nuisances induites par les phénomènes vibratoires,
- le rétablissement des voiries et la continuité des corridors écologiques
- les risques de pollution accidentelle ou en phase exploitation à proximité du captage (Ronta)
- le passage en remblai dans le champ d'inondation de la Bourbre et du Catelan
- la question des volumes de déblai et des lieux de stockage.

36 avis favorables ont été exprimés, mais avec des demandes d'ajustement.

3 avis défavorables ont été exprimés :

- commune de SAINT-LAURENT-DE-MURE,
- commune de GRENAY (délibération datant du 19/06/2009),
- Chambre d'Agriculture du Rhône.

## 7.2 PLAINE DE LA BOURBRE ET DU CATELAN

---

### Commune de CHAMAGNIEU (Isère)

Trois contributions ont été déposées dans le registre d'enquête publique :

- une habitante s'inquiète du trafic futur de trains et des nuisances sonores, avec la nécessité de murs anti-bruits complémentaires ; elle évoque également la circulation des engins pendant les travaux, estimant que le réseau routier traversant la commune est déjà saturé ;
- la Présidente de l'Association de Défense et de Protection de l'Environnement CHAMAGNIEU, FRONTONAS, TREPT (A.D.P.E.) estime que le coût du projet est disproportionné, que le tracé choisi porte atteinte à l'environnement et aux terres agricoles, et que le projet créera des nuisances sonores qui toucheront la majorité des habitants du village ;
- le Président du Syndicat Mixte d'Aménagement du Bassin de la Bourbre (SMABB) écrit au nom de la Commission Locale de l'Eau (CLE) du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Bourbre : la CLE souhaite que des mesures d'évitement maximales soient prises, avec une atténuation des impacts sur les zones humides et des impacts hydrauliques ; il est également demandé à RFF d'intégrer les impacts indirects liés aux mesures compensatoires des zones humides pour les zones agricoles.

### Commentaires de la Commission d'enquête

Aucune protection antibruit n'est prévue par RFF sur le territoire communal de CHAMAGNIEU car le secteur est considéré comme peu exposé au bruit du fait que la ligne est éloignée de toute habitation.

Un plan de circulation précis sera établi pour les engins de chantier pendant les travaux.

Les questions agricoles et environnementales sont examinées dans le chapitre 8.

Les questions relatives aux zones humides seront développées dans le dossier "loi sur l'eau".

### Commune de LA VERPILLIERE (Isère)

Deux contributions ont été déposées dans le registre et trois lettres ont été annexées :

- le Président des Jeunes Agriculteurs LA VERPILLIERE - HEYRIEUX évoque les impacts du projet sur les exploitations : gêne aux installations sensibles (risques de coupure des alimentations en eau et en électricité), rétablissement des accès aux exploitations et aux parcelles, évacuation des eaux de ruissellement, nuisances sonores et vibrations, compensation des zones humides, nécessité d'un aménagement foncier, nécessité de remise en état des sols dégradés ;
- la lettre du Président du Syndicat Mixte d'Aménagement du Bassin de la Bourbre et celle du Syndicat Intercommunal des Marais de Bourgoin-Jallieu (courriers identiques à CHAMAGNIEU).
- un habitant se déclare favorable au projet sous réserve qu'il ne dégrade pas les liaisons routières dans l'agglomération et qu'il soit bien intégré dans son environnement ;
- le Conseil Municipal de LA VERPILLIERE a émis un avis favorable à l'unanimité 30 janvier 2012.

### Commentaires de la Commission d'enquête

La commune sera peu exposée au bruit de la future ligne qui traverse des zones agricoles et naturelles à l'extrémité Nord de la commune. La ferme de Cabale sera traitée par isolation de façade.

La mise en place d'un merlon antibruit complémentaire pourrait être envisagée entre la ligne et le Canal Catelan, dans le cadre des travaux de rétablissement de la RD 126, perpendiculaire à la ligne nouvelle.

**Commune de FRONTONAS (Isère)**

41 contributions ont été déposées dans le registre d'enquête publique, ainsi que deux pétitions signées par 498 et 106 personnes. Au total, 645 personnes se sont exprimées. Ce sont les suivantes :

- Six personnes estiment que le projet n'est pas justifié; une s'interroge sur le phasage du projet, craignant la seule réalisation de la phase 1 et s'inquiétant pour le rétablissement des voiries, pour la traversée des marais, et pour l'emprise sur le parc d'activités de Chesnes ;
- 34 personnes demandent une protection efficace contre le bruit généré par la future ligne, notamment à l'aide de plantations, de merlons et de talus suffisamment élevés ; elles s'inquiètent également de l'impact visuel du projet ; plusieurs personnes demandent même une protection acoustique sur toute la longueur de la commune ;
- 4 personnes ont exprimé des craintes sur la perte de leur qualité de vie et sur la dévaluation de leur patrimoine, notamment immobilier ; une personne suggère à l'occasion du projet de créer le long de la ligne une déviation de la route départementale, source de nuisances dans le village ;
- l'association « FV TGV » (FRONTONAS Vigilance TGV), par une pétition avec 498 signatures. demande la protection du village contre les nuisances sonores et visuelles par un merlon planté, le rétablissement des voies de communication, y compris piétons et la continuité des systèmes d'irrigation des terres agricoles ;
- l'association « FRONTONAS Notre Village » a déposé un dossier listant ses observations contre le projet avec une pétition rassemblant 106 signatures ; ce dossier liste les impacts défavorables du projet sur l'environnement (nuisances sonores et visuelles, zones humides détruites, qualité de vie dégradée) et propose une solution jumelée faisant longer le tracé au voisinage des routes RD 522 et RD 1006 ; dans un courrier séparé, cette association soutient le "Plan B" de M. MARTIN, proposant un tracé plus au Sud évitant la traversée des zones humides de la Plaine du Catelan.
- l'Association Nature Nord Isère et l'Association Porte de l'Isère Environnement ont déposé une lettre commune exprimant leur satisfaction que la ligne mixte Bas-Dauphiné ait été retenue ; toutefois, elles expriment des réserves, regrettant l'absence de distinction entre mesures d'évitement, mesures de réduction et mesures compensatoires sur l'ensemble du tracé ; elles souhaitent que RFF rende son projet "*transparent*" sur les plans hydraulique et biologique, avec notamment le renforcement de l'APBB Confluence Bourbre-Catelan ;
- l'ACCA FRONTONAS demande des passages grande faune et une compensation financière pour la perte de territoire chassable ;
- la lettre du Syndicat Intercommunal des Marais de Bourgoin-Jallieu (idem CHAMAGNIEU) ;
- plusieurs agriculteurs expriment des craintes sur la continuité des voies de communication pour les engins agricoles et les systèmes d'arrosage ; l'un d'eux exprime son inquiétude concernant la procédure d'aménagement foncier et la remise en cause de son DPU (Droit à la Prime Unique) ;
- deux personnes signalent que la ligne traversera une zone inflammable (présence de tourbe).
- un chef d'entreprise locale exprime ses craintes concernant les vibrations qui perturberont ses machines d'usinage de haute précision ; il est soucieux d'obtenir une garantie d'accès à l'autoroute pendant les travaux ; un chef d'entreprise s'inquiète de l'impact sur le niveau de la nappe phréatique, pour l'utilisation d'une pompe à chaleur dans ses procédés de fabrication ;
- le Conseil Municipal de FRONTONAS a émis un avis favorable le 20 février 2012, avec réserves, pour demander des mesures de protection phonique et visuelle, le rétablissement des voies de communication et un aménagement foncier et paysager.

## Commentaires de la Commission d'enquête

### Protection contre les nuisances acoustiques

Aucune protection acoustique n'est prévue par RFF sur le territoire communal de FRONTONAS, car le village est assez éloigné de la ligne nouvelle.

Compte-tenu des incertitudes sur les résultats des calculs acoustiques (de l'ordre de 2 dB(A)), la création de merlons antibruit pourrait être envisagée aux abords des ponts franchissant la ligne nouvelle, dans le cadre des travaux de rétablissement des voiries : RD 126, pont du Plâtre, Pont du Port de l'Isle.

### Nuisances dues aux vibrations

Deux chefs d'entreprises ont signalé des risques de vibrations, sans donner leur adresse.

La Commission, ne pouvant vérifier la réalité des risques, les invite à se signaler auprès de RFF.

### Impact sur les zones agricoles et les zones humides

Les thématiques agricoles et environnementales sont examinées dans le chapitre 8.

Les questions relatives aux zones humides seront développées dans le Dossier "Loi sur l'eau".

## Commune de VILLEFONTAINE (Isère)

Aucune observation n'a été écrite dans le registre d'enquête et trois lettres ont été annexées :

- la lettre du Président du Syndicat Mixte d'Aménagement du Bassin de la Bourbre, et celle du Syndicat Intercommunal des MARAIS DE BOURGOIN-JALLIEU, ces deux lettres ont été déposées dans les autres communes du secteur ;
- la délibération du Conseil municipal de VILLEFONTAINE en date du 13 février 2012.

## Commune de VAULX-MILIEU (Isère)

Deux contributions ont été déposées dans le registre d'enquête publique, deux lettres ont été annexées et une pétition a été signée par six personnes. Au total, 10 personnes se sont exprimées :

- le Syndicat Agricole VAULX-MILIEU - L'ISLE D'ABEAU a déposé une pétition signée par six personnes, pour exprimer son inquiétude sur les impacts agricoles, environnementaux et économiques du projet, avec des conséquences irrémédiables sur les exploitations agricoles ; ces agriculteurs demandent que les berges du canal du Catelan soient préservées et que cet ouvrage conserve son rôle prépondérant dans l'assainissement des terres ;
- la Chambre d'Agriculture de l'Isère regrette que la profession agricole n'ait pas été associée au projet et refuse que les mesures compensatoires pour perte de zones humides se fassent au détriment des terres agricoles ;
- cinq agriculteurs sont intéressés pour récupérer la terre végétale et la répandre sur leurs terres.



**Commune de L'ISLE-D'ABEAU (Isère)**

28 contributions ont été déposées dans le registre d'enquête, 11 lettres ont été annexées et une pétition a été signée par 337 personnes. Au total, 376 personnes se sont exprimées.

Ces contributions sont en grande majorité opposées au projet :

- 5 agriculteurs s'inquiètent des emprises prélevées sur les meilleures terres agricoles et des gênes aux systèmes d'irrigation des parcelles ;
- le Syndicat Agricole VAULX-MILIEU - L'ISLE D'ABEAU a déposé une pétition (identique à celle déposée dans le registre de Vaulx-Milieu), signée par six personnes ;
- la Chambre d'Agriculture de l'Isère dépose une lettre identique à celle déposée à VAULX-MILIEU ;
- 31 personnes demandent une protection efficace et durable contre le bruit de la future ligne ferroviaire. Elles s'inquiètent de l'impact visuel du projet ; plusieurs personnes demandent une protection acoustique sur toute la longueur de la commune ; six personnes craignent une perte de qualité de vie et la dévalorisation de leur patrimoine bâti ;
- une pétition rassemblant 337 signatures des habitants de L'ISLE D'ABEAU, demande une véritable protection phonique avec la construction d'une couverture de la ligne sur 4 km ;
- 4 personnes remettent en cause le projet, d'un coût trop important, et prévu pour un trafic fret surévalué ; plusieurs personnes proposent le doublement de la ligne historique ; sept personnes soutiennent le "Plan B" décrivant un tracé plus au Sud et une couverture partielle de la ligne ; 3 personnes s'interrogent sur le phasage du projet et doutent du lancement de la Phase 2 ;
- l'Association pour la Défense du Vieux Village de L'ISLE D'ABEAU a déposé un dossier présentant ses observations contre le projet, en particulier :
  - i. le dossier d'enquête n'est pas à jour : ne sont pas mentionnés la ZAC de Fondbonnière et la ZAC de Pierre-Louve, le lotissement de l'impasse du Catelan, les deux lignes à haute tension, une station de pompage, une aire d'accueil de gens du voyage ;
  - ii. impacts négatifs sur la nappe phréatique et sur les sols compressibles des marais ;
  - iii. perte de nombreuses terres agricoles ;
  - iv. nuisances sonores sur des zones proches en cours d'urbanisation et contestation des simulations acoustiques réalisées ;
  - v. inquiétudes sur le stockage des déblais excédentaires ;

en conséquence l'Association demande des compensations à la hauteur des enjeux et la couverture totale de la ligne sur au moins 4 km de long ;

- le Conseil Municipal de L'ISLE D'ABEAU désapprouve le tracé au cœur des zones humides, alors que d'autres options auraient été possibles ; Il déplore que le projet ne fasse aucun cas des trois ZAC proches du tracé (ZAC de Saint-Hubert, ZAC de Fondbonnière, ZAC de Pierre-Louve), toujours en cours d'aménagement, voulues et lancées par l'Etat, qui représentent plus de 5000 logements, dont plus d'un tiers sera exposé directement aux nuisances du projet ; il demande des murs antibruit sur 4 km au lieu des 500 mètres prévus par RFF et souhaite d'autres infrastructures mieux adaptées, comme celles qui existent par exemple en Autriche.
- Avant la publication de cet avis, la Commune avait organisé une réunion publique le 14 mars 2012 pour présenter et débattre du projet, avec finalement la participation d'environ 70 habitants de l'agglomération. Le public a pu s'y exprimer librement pendant plus de deux heures, et la plupart des thèmes résumés ci-dessus y ont été évoqués.

- La CAPI (Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère) a déposé 4 documents :
  - i. Délibération du Conseil Communautaire du 28 février 2012 : avis de la CAPI sur la liaison ferroviaire Lyon-Turin, itinéraire d'accès au tunnel franco-italien ;
  - ii. Délibération du Conseil Communautaire du 28 février 2012 : avis conjoint du pôle métropolitain sur le grand projet ferroviaire Alpes Europe (GPFAE) – Lyon Turin ;
  - iii. Document non daté du Conseil Général de l'Isère : convention de labellisation d'un réseau de sentiers inscrits au plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée ;
  - iv. Document du Conseil Général de l'Isère : avenant d'extension géographique de cette convention.

Les deux délibérations du Conseil Communautaire sont favorables au projet, mais assorties de nombreuses réserves ou interrogations, et notamment :

- i. la crainte que seule la Phase 1 du projet soit réalisée, d'où le souhait que la Phase 1 se fasse en totalité au grand gabarit pour le report modal du transport routier de marchandises ;
- ii. le souhait d'une amélioration de la desserte TER et d'un raccordement au pôle intermodal de LYON -Saint-Exupéry ;
- iii. la demande de précisions sur les impacts sur les exploitations agricoles, sur le paysage et l'environnement, sur les captages d'eau potable et sur les zones humides ;
- iv. le souhait d'un programme complet et détaillé visant à limiter les nuisances phoniques ;
- v. la demande de précisions sur la position exacte et sur les caractéristiques des rétablissements des voies de communication ;
- vi. le demande de précisions sur les impacts du chantier ;
- vii. le vœu que l'Etat respecte ses engagements programmatiques et financiers ;

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

Les observations générales (tracé, utilisation des lignes historiques, trafics futurs, emprises agricoles, zones humides, gestion des déblais, rétablissement des voiries, ...) sont traitées dans le chapitre 8. Les questions hydrauliques seront approfondies dans le cadre de l'élaboration du dossier Loi sur l'eau.

#### **Protection contre les nuisances acoustiques**

La longueur des protections prévues dans le projet (495 mètres) ne paraît pas suffisante pour protéger efficacement les logements construits dans les trois ZAC.

Compte-tenu des incertitudes sur les résultats des calculs acoustiques (2 dB(A)), la Commission **recommande** de prolonger la longueur du mur antibruit absorbant sur les deux extrémités Est et Ouest, afin de ne pas dépasser la valeur seuil de 56 dB(A), et d'en assurer une bonne intégration paysagère.

#### **Commune de SAINT-MARCEL-BEL ACCUEIL (Isère)**

5 contributions ont été déposées dans le registre d'enquête, 5 lettres ont été adressées à la Commission, dont une lettre recommandée envoyée à l'adresse personnelle du Président.

Une pétition a été signée par 84 personnes. Au total, 95 personnes se sont exprimées :

- la pétition demande la tenue d'un débat public et s'oppose au projet en raison des impacts paysagers, hydrauliques et des nuisances sonores ;
- une lettre aborde l'ensemble du projet (hypothèses de trafic, données économiques, impacts environnementaux, risques de perturbation et de pollution de la nappe par les remblais et le traitement chimique pour le désherbage, risques de développement des espèces invasives, ...).
- une lettre estime que les informations techniques (profondeur des terrassements, effets sur la nappe, ..) sont trop succinctes ;
- des agriculteurs demandent le maintien des points de pompage et de la colonne irrigation fixe au niveau des « *Crouillères ouest* », la restitution des emprises utilisées pendant le chantier, le rétablissement des accès et des voies de communications (RD 208 a) ;
- la lettre recommandée concerne le hameau des « *Crouillères* » et constate que la maison n° 47 ne fait pas l'objet de protection spécifique.

Le Conseil Municipal émet un avis favorable sous réserve que soient étudiées les demandes suivantes :

- i. la réalisation d'un mur antibruit du Port de l'Isle à la RD 18,
- ii. la réalisation d'aménagements fonciers de chemins dessertes pour les exploitations agricoles,
- iii. un aménagement paysager d'ensemble,
- iv. le rétablissement de la circulation au Port de l'Isle,
- v. le raccordement du chemin rural « *Bansa* » à la RD 208 a pour accès parcelles agricoles.
- vi. le franchissement de la LGV par la RD 18 (terres agricoles, maintien accès chemin rural).
- vii. le rétablissement du Canal de la Blancherie pour l'écoulement eaux pluviales,
- viii. pourquoi créer le « *corridor en mosaïque* » prévu entre LGV et le Canal de Catelan ?
- ix. la construction de la LGV le plus près possible de la ligne HT 63 kV afin de limiter les impacts dans la zone agricole.

### Commentaires de la Commission d'enquête

Ces demandes sont analogues à celles faites par la CAPI, le SMABB, le Syndicat des Marais de BOURGOIN-JALLIEU, les syndicats agricoles et plusieurs associations dans les communes voisines.

Les questions concernant l'espace agricole (rétablissement des accès et des réseaux hydrauliques, ...) seront étudiées dans le cadre des études d'aménagement foncier.

Le rétablissement de la RD 208 a devra être étudié de façon à limiter l'emprise sur les terres agricoles.

RFF a l'obligation d'assurer la transparence hydraulique de la ligne. Les ouvrages de franchissement des cours d'eau, canaux et fossés seront largement dimensionnés afin d'assurer le passage de la faune. Le corridor en mosaïque s'inscrit dans le projet « *Cœurs de nature* » soutenu par la CAPI.

La question du bruit le long du tracé de la ligne nouvelle est traitée dans le chapitre 8.

Sur SAINT-MARCEL-BEL-ACCUEIL, le petit nombre d'habitations concernées par une élévation du niveau sonore au-delà des seuils réglementaires ne justifie pas « *la réalisation d'un mur antibruit du Port de l'Isle à la RD 18* » sur une longueur de 3.9 km (du Pk 13.5 au Pk 17.4).

La Commission **recommande** de protéger les hameaux des Crouillères et de la Blancherie, en remplaçant la haie prévue par un merlon paysager de faible hauteur, et en isolant toutes les habitations.

Le rapprochement de la LGV et de la ligne HT 63 kV demandé pour limiter l'impact sur la zone agricole n'est pas acceptable. Ce tracé conduirait à déplacer l'entrée ouest du tunnel de BOURGOIN-RUY et entraînerait une augmentation des nuisances sonores en rapprochant la LGV des hameaux.

La Commission privilégie la protection sonore des habitants.

### Commune de BOURGOIN-JALLIEU (Isère)

Sept observations ont été notées dans le registre d'enquête et six courriers ont été annexés.

Les points évoqués et discutés pendant les permanences avec le public et les élus concernent des interrogations sur l'ensemble des données économiques du projet ; le Maire de BOURGOIN-JALLIEU regrette " *que le phasage de réalisation ainsi que le tracé envisagés obèrent les possibilités d'atteinte de ces résultats*". Ces observations se complètent et se recoupent dans de nombreux domaines :

- impacts de la phase chantier : transports et stockage des déblais, circulations des engins,
- devenir des exploitations agricoles, compensations pour la traversée des zones humides,
- impacts environnementaux, bruit et protections acoustiques,
- rétablissement des circulations hydrauliques dans la plaine de la Bourbre Catelan,
- maintien des points de pompage et des réseaux d'irrigation,
- rétablissement des voies de communications,
- Conséquences du tunnel de BOURGOIN-RUY e Maire de BOURGOIN-JALLIEU demandant : « *que deviendra, à terme, le périmètre de protection de l'ouvrage souterrain ? Quelle sera l'impact en termes de constructibilité et de possibilité d'aménagement des zones traversées (pour la plupart affectées à l'agriculture) Quel dispositif de compensation sera-t-il proposé ?* ».

## Commentaires de la Commission d'enquête

Les observations à caractère général sont traitées par grands thèmes dans le chapitre 8.

La ligne croise la RD 522 qui supporte un trafic de 18 000 véhicules/jour.

Le Conseil Général, la CAPI et la commune de BOURGOIN-JALLIEU demandent que la base "travaux" du tunnel, d'une surface de 3.5 ha, ne perturbe pas la circulation pendant les 5 ans de la durée du chantier.

La réalisation du tunnel implique la déviation provisoire de la RD 522, puis son rétablissement définitif au-dessus de la tranchée couverte. La continuité de la voie verte devra également être assurée.

Les accès au chantier devront être étudiés afin d'éviter les conflits de circulation et les accidents.

Le tunnel de BOURGOIN-RUY n'aura pas de conséquences sur l'agriculture et l'urbanisme.

Il n'est prévu aucun puits de ventilation ou autre dispositif débouchant à l'air libre en section courante.

Le tunnel sera muni d'accélérateurs d'air pour la ventilation et le désenfumage.

Un local surpresseurs et ventilation est prévu à la tête Est du tunnel.

### Commune de SAINT-SAVIN (Isère)

Aucune observation n'a été notée dans le registre d'enquête. 78 courriers ont été reçus, soit 5 lettres et 73 lettres-pétition identiques. Cette pétition demande que "soit différée la prise de décision de l'utilité publique de ce projet, jusqu'à ce que soient réalisées les études complémentaires et nécessaires au jumelage intégral des tracés « fret » et « voyageurs » de GRENAY à AVRESSIEUX. Alors seulement, et seulement après, la décision d'utilité publique des phases 1 et 2 pourra être envisagée."

- "Avis collectif" des élus de SAINT-SAVIN : *"Il nous semblerait pertinent de disposer d'études complémentaires pour un jumelage intégral des deux tracés de GRENAY à AVRESSIEUX. Les études, à ce jour, sur la 4<sup>ième</sup> phase sont incohérentes face à l'évolution même des territoires durant ces 20 dernières années.*

*Ces reprises d'études doivent se conjuguer dès à présent au travers la phase 1 du projet."*

- SAINT-SAVIN Vigilance : la lettre de cette association a servi de modèle aux 73 lettres-pétition. Elle comporte des différences de présentation mais reprend les mêmes arguments.
- Courrier du SAGE de la Bourbre, identique à celui adressé aux communes du secteur.
- Coordination Ain, Dauphiné, Savoie face aux projets ferroviaires transalpins : *"Nous sommes défavorables au tunnel mixte sous l'Epine, qui provoquerait l'arrivée massive de fret international au cœur de CHAMBERY, et nous prônons à terme le percement d'un éventuel tunnel sous Chartreuse, prolongement d'un projet alternatif « voyageurs », consistant en une transformation de l'existant, à venir."*
- Lettre conjointe de LO PARVI (Association Nature Nord Isère) et de l'APIE (Association Porte de l'Isère Environnement) comprenant des observations globales sur le projet et l'APPB Bourbre Catelan (Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope).

## Commentaires de la Commission d'enquête

Les élus et les personnes qui se sont exprimées par lettres-pétition ne souhaitent pas la réalisation de la phase 4 (LGV en direction de CHAMBERY) telle qu'elle est envisagée dans le phasage du projet complet LYON-TURIN présenté dans le dossier d'enquête publique. Ils demandent que cette ligne soit jumelée entre GRENAY et AVRESSIEUX avec le tracé des Phases 1 et 2, ce qui éviterait tout impact sur le territoire de la commune de SAINT-SAVIN.

La LGV envisagée en Phase 4 ne fait pas partie de l'enquête publique. Elle est repoussée à long terme.

Le jumelage demandé serait sûrement plus pertinent que la création d'une nouvelle ligne, à tracer dans un environnement sensible. Pour autant, la demande de différer la déclaration d'utilité publique des Phases 1 et 2 n'est pas justifiée.

Les autres courriers contiennent des observations à caractère général traitées dans le chapitre 8.

## Synthèse sur la traversée de la Plaine de la Bourbre et du Catelan

Pour ce secteur, les principales observations à caractère local portent sur :

- la traversée des zones agricoles, le rétablissement des accès aux parcelles et aux exploitations, la continuité des réseaux d'hydraulique agricole, la mise en œuvre des aménagements fonciers,
- l'insertion de la ligne dans l'environnement naturel (corridors biologiques à préserver),
- la protection des zones urbanisées contre le bruit,
- le déroulement des chantiers et le rétablissement des voiries.

Les études à réaliser dans le cadre de la préparation du Dossier « Loi sur l'eau » et dans le cadre des procédures d'aménagement foncier devraient permettre d'apporter des réponses aux questions posées. Ces études et procédures seront engagées avant la finalisation de l'Avant-Projet Détaillé.

Le long de la ville nouvelle de L'ISLE-D'ABEAU, compte-tenu des incertitudes sur les résultats des calculs acoustiques (2 dB(A)), la Commission **recommande** de prolonger la longueur du mur antibruit absorbant sur les deux extrémités Est et Ouest, afin de ne pas dépasser la valeur seuil de 56 dB(A), et d'en assurer une bonne intégration paysagère. Elle **recommande** également de mieux protéger contre le bruit les hameaux des Crouillères et de La Blancherie, coté Nord de la voie ferrée.

## 7.3 COLLINES DU BAS DAUPHINE

### Commune de RUY-MONTCEAU (Isère)

Treize observations ont été déposées dans le registre d'enquête et cinq courriers ont été annexés. Les points abordés dans le registre, les courriers et lors des entretiens avec le public sont tous liés à la réalisation du tunnel de BOURGOIN-RUY et concernent :

- le maintien en service des sources, captages, puits ...
- les risques de bruit, de vibrations, de fissures, de mouvements de sol, pendant les travaux de percement du tunnel et en exploitation,
- la circulation des engins de chantier et de camions au niveau de la RD 1006.
- l'impact visuel et la réalisation d'un mur anti bruit en entrée de tunnel.

### Commentaires de la Commission d'enquête

La commune de RUY-MONTCEAU souhaite préserver la ressource en eau, car de nombreuses habitations sont alimentées par des captages ou puits privés.

Les craintes exprimées pour les habitations (vibrations, fissures, ... engendrés par le percement du tunnel) concernent en particulier les habitants des hameaux de La Poterie et de La Draz.

#### Le maintien en service des sources, captages, puits

Dans l'Etude d'impact, RFF écrit (Pièce E6, volume 1, page 6) « en cas d'impact sur la ressource en eau, pour les captages d'alimentation en eau potable (AEP) publics, le maître d'ouvrage déploiera des mesures curatives pour garantir la pérennité de l'alimentation en eau :

- réalisation de nouveaux puits,
- augmentation de la capacité de pompage des puits existants,
- raccordement des habitations impactées sur un autre réseau.

*Pour les captages privés, il conviendra en cas d'impact, de rechercher des solutions de substitution comme le raccordement au réseau public ou la restitution de la ressource par un puits de substitution. A défaut, une indemnisation sera mise en place... un état initial hydrogéologique complet sera fait avant travaux pour déterminer les conditions hydrogéologiques et hydrauliques normales ».*

La commune et les habitants concernés sont invités à signaler à RFF, avant ou pendant les enquêtes parcellaires, la présence de sources et captages privés. Ce signalement devra être précis (localisation, photos, jaugeages des débits des sources, relevé des cotes de l'eau dans les puits ...).

#### Les risques de vibrations, fissures, glissements de terrains.

Dans l'Etude d'impact, RFF précise (Pièce E6, volume 2, page 171) « les passages en tunnel seront susceptibles de présenter un risque de dommages aux constructions, risque lié aux vibrations engendrées lors de la phase de creusement du tunnel, mais également lié à la déstabilisation des sols induite par les travaux, pouvant conduire à la formation de fissures plus ou moins graves sur le bâti. Au niveau du tunnel de BOURGOIN-RUY, les habitations pouvant être ainsi touchées par le tracé en tunnel sont les suivantes : habitations de la Draz, (11 habitations), commune de RUY, situées à plus de 35 mètres au dessus de la plateforme ferroviaire, à proximité de la sortie Est du tunnel de BOURGOIN-RU ».

La commune et les habitants concernés sont invités à laisser RFF prendre les dispositions prévues pour le suivi vibratoire des habitations pendant et après le chantier du tunnel (Voir le Mémoire en Réponse de RFF : « Zones sensibles aux vibrations »).

#### L'entrée est du tunnel de BOURGOIN-RUY.

A la sortie du tunnel, la ligne doit passer en tranchée couverte sous la RD 1006, puis sur un remblai de hauteur 12 mètres, sur une longueur de 500 mètres, avant de franchir la Bourbre et l'A43 par un viaduc de 300 mètres de long.

RFF a indiqué à la Commission que, dans ce secteur le projet prenait en compte le raccordement sur l'échangeur de Coiranne de la liaison autoroutière AMBERIEU-BOURGOIN, prévue antérieurement.

Cette liaison n'est pas inscrite au Schéma National des Infrastructures de Transport.

Il n'est donc pas justifié de la prendre en compte dans l'étude du projet LYON-TURIN.

La Commission **recommande** à RFF de caler au mieux l'axe et le profil en long de la ligne nouvelle.

#### Remblai entre le tunnel et le viaduc sur l'A43

Le remblai de grande hauteur sera implanté dans le lit majeur de la Bourbre, en zone inondable.

Cette zone est aussi une zone d'instabilité en plan de la rive droite de la Bourbre.

Ces points devront être vérifiés par une étude hydraulique en amont du Dossier « Loi sur l'eau ».

La Commission **recommande** d'implanter la culée Ouest du viaduc suffisamment en retrait de la berge.

#### Bruit et réalisation d'un mur antibruit absorbant:

Un mur antibruit absorbant est prévu coté Est, pour protéger le hameau de Coiranne.

Il n'est pas prévu de protection acoustique pour le hameau de La Poterie., bien que quelques habitations soient assez proches de la sortie du tunnel.

Compte-tenu de la multi-exposition au bruit (A43, RD 1006), la Commission **recommande** de prévoir un écran absorbant depuis la sortie de la tranchée couverte et sur les deux cotés de la ligne nouvelle et de soigner le traitement paysager du remblai et de la culée du viaduc.

#### Circulation des engins de chantiers et camions

Dans le dossier d'enquête publique, il est indiqué « qu'une petite installation de chantier d'environ 1 ha est prévue en pied de talus de la RD 1006. Elle comporte notamment la plateforme de démontage du tunnelier. Son accès se fait par la RD 1006. Elle devrait être utilisée pendant 2 ans environ ».

Avant les travaux, les solutions les mieux adaptées seront recherchées, en concertation avec le Conseil Général et les communes, afin de limiter la gêne causée par les travaux, et de faciliter l'insertion des véhicules de chantier dans les flux de circulation de cette voie empruntée par 10 000 véhicules/jours.

**Commune de SEREZIN-DE-LA-TOUR (Isère)**

Six observations ont été déposées dans le registre d'enquête et deux courriers ont été annexés. Les points abordés dans le registre, les courriers et lors des entretiens avec le public sont les suivants :

- observations opposées à ce projet "d'un autre siècle, élaboré il y a plus de 20 ans",
- terrains agricoles, restitution des terrains prélevés par la LGV, difficultés d'accès aux parcelles,
- voiries : rétablissement des voies existantes et des accès aux parcelles agricoles,
- nuisances sonores engendrées par la LGV, isolation phonique et mur antibruit, vibrations, ...

Le Conseil municipal demande que :

- les nuisances liées aux travaux soient les plus faibles possibles et que soit assurée la protection des captages d'eau potable du Vernay et de Marcellin,
- la VC 2 soit maintenue en circulation pendant les travaux et que son rétablissement soit prévu,
- les dégâts aux cultures et pertes de récoltes soient indemnisés,
- les nuisances sonores ne dépassent pas les seuils actuellement constatés,
- une protection antibruit soit réalisée sur 1 km côté village.

**Commentaires de la Commission d'enquête**

Le rétablissement de la VC 2 semble avoir été oublié sur le plan figurant dans l'étude d'impact. La construction nouvelle (PC 038 481 09 20001-1 du 24/02/2009) située 705 chemin de Gorge, à côté d'une exploitation agricole, n'est pas inscrite sur les plans. RFF devra en assurer la protection phonique. Compte-tenu de la multi-exposition au bruit (lignes actuelle et nouvelle, A43), la Commission **recommande** de prévoir un écran entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle, au lieu-dit La Gorge.

**Commune de CESSIEU (Isère)**

Vingt observations ont été déposées dans le registre d'enquête et quinze courriers ont été annexés. Outre des oppositions à caractère général au projet, les principaux points abordés dans le registre, les courriers et lors des entretiens avec le public sont les suivants :

**Points évoqués par des riverains de la future ligne :**

- expropriations près de la gare de Cessieu et de l'habitation de la ferme au lieu dit Le Marais,
- bruit : protections sonores, murs anti-bruits,
- propriétés se retrouvant enclavées.

**Points évoqués par des agriculteurs :**

- Maintien des passages actuels de franchissement de l'A43, de la voie ferrée et de la ligne pour les agriculteurs et les autres usagers (engins agricoles grande largeur) ;
- Ferme située sur tracé, déjà en contact avec RFF. Reconstitue son habitation à proximité de la LGV. Problèmes soulevés : bruit, vues, préservation puits et sources, conduites eaux. Demande à percevoir la PAC jusqu'à la retraite... indemnisation terrains, continuité parcelles, accès...

**Points évoqués par deux entreprises :**

- Carrières GONIN et FOURNIER et devenir de ces activités, contrats de forage, indemnisations,
- VEOLIA et installation de stockage déchets non dangereux.

**Autres points évoqués : aéroport de CESSIEU**

- demandes diverses concernant la prise en compte de cette infrastructure et de ses activités.

La délibération du Conseil Municipal évoque les questions suivantes :

- destruction de plusieurs maisons du Quartier de la Gare et d'un bâtiment d'exploitation agricole. Le dédommagement proposé devra permettre un relogement dans des conditions équivalentes à l'existant. La commune demande à être associée aux négociations ;
- quartier de la gare : à cette occasion, créer une gare relais, un parking et une voie de contournement du centre ville ;
- concertation avec les élus pour tout ce qui concerne les rétablissements de voirie (route de Sérézin, Coiranne, pont de Chavanne, chemin de Mouchon, accès divers : exploitation agricole, centre de stockage...) ;
- remplacement impératif du passage à niveau reliant Devey au village ;
- protection de la nappe phréatique et de la zone humide, sauvegarde et protection du lit des deux rivières, la Bourbre et l'Hien, identification des sites de compensation hydraulique pour absorber les 30 000 m<sup>3</sup> pris sur l'aménagement de l'Hien ;
- nuisances acoustiques : demande d'un mur antibruit entre Coiranne et SAINT-JEAN-DE-SOUDAIN coté nord de la ligne nouvelle ;
- question finale : RFF a-t-il envisagé l'hypothèse d'un tracé allant de Coiranne à SAINT-JEAN-DE-SOUDAIN en passant au sud de la zone industrielle de la Gare ?

### Commentaires de la Commission d'enquête

La commune est fortement impactée par le projet, avec des expropriations d'habitations du quartier de la gare, et des impacts sur les zones agricoles, les activités industrielles, sur les voiries et l'aérodrome. Les observations particulières sont examinées à la suite.

#### Expropriations

Les expropriations de terrains non bâtis seront conduites selon les procédures en vigueur.

#### Quartier de la Gare

Les expropriations prévues concernent uniquement les bâtiments situés entre l'A43 et la voie ferrée actuelle soit un peu plus d'une dizaine de bâtiments, dont cinq d'habitations. Celles-ci sont occupées par des propriétaires et des locataires. Leur valeur vénale est faible de par leur situation.

L'estimation de France Domaines en tiendra sûrement compte. Comme le souligne la commune, "le dédommagement devra permettre un relogement dans des conditions équivalentes à l'existant".

Ferme Le Marais : les propriétaires indivis souhaitent que "soit évitée cette malheureuse perspective" d'expropriation et de démolition de l'habitation familiale. Une demande d'autorisation d'urbanisme pour la construction d'une habitation nouvelle, à proximité des bâtiments d'élevage, a reçu l'accord de RFF.

#### Réaménagement du Quartier de la Gare

Dans le cadre de la démolition du quartier "gare", la municipalité demande que soit réaménagé le secteur en créant une gare relais, un parking et un contournement pour éviter le centre-ville.

Ce projet pourrait faire l'objet d'un partenariat entre RFF, la Région Rhône Alpes, le Conseil Général de l'Isère et la commune, dans le cadre de l'amélioration des dessertes ferroviaires régionales.

#### Voies de communications.

La principale demande des agriculteurs de CESSIEU concerne le maintien ou la création de voies d'accès leur évitant d'emprunter les routes à grande circulation avec des engins agricoles de grande largeur.

#### Côté ouest de la gare de CESSIEU

Un chemin agricole, entre l'A43 et la voie ferrée actuelle, permet aux engins agricoles de grande largeur d'accéder aux parcelles situées à Vachères, au nord de l'A43 ainsi qu'aux terres agricoles sur SEREZIN-DE-LA-TOUR, situées à l'ouest de l'A48 par la VC 2. C'est la seule voie d'accès à ces terres agricoles.

Il permet aussi l'accès aux terres de Chavanne au sud de la voie ferrée actuelle et à l'ouest de l'A48.

Au départ de la gare de CESSIEU, cet itinéraire emprunte le chemin qui longe l'autoroute A43, le chemin de Terre carrée et le pont de Chavanne, au-dessus de l'A43.



Il conviendra de rétablir cette liaison, par exemple par la réalisation d'un chemin accolé au nord de la voie ferrée actuelle, en maintenant le pont de Chavanne sous lequel devra passer la LGV. Cela pourrait nécessiter de modifier le tracé de la LGV au niveau du PK 29 afin de l'accoler au plus près de l'A43 alors que dans le projet la LGV est prévue le long de la voie ferrée actuelle. (à ce niveau les espaces sont très réduits entre l'A43 et la voie ferrée actuelle, de l'ordre de 45 mètres).

#### Côté est de la gare de CESSIEU

L'accès à l'exploitation agricole du Marais à partir de la RD 51A devra être rétabli en raison de la suppression du chemin de Mouchon qui longe la voie ferrée actuelle.

#### Passage à niveau de la gare en direction de Devey

Contrairement à ce qu'indique la municipalité ce passage à niveau sera maintenu en service (voir le Mémoire en Réponse de RFF : « Traversée de CESSIEU, rétablissement des voies de communication »).

#### Bruit.

Trois murs anti-bruits sont prévus sur CESSIEU. : un de 680 m au niveau du hameau de Coiranne et deux de 450 m et 930 m au niveau du bourg central. La municipalité et les habitants concernés souhaitent que le mur antibruit de 930 m soit prolongé coté SAINT-JEAN DE SOUDAIN.

RFF est tenu à une obligation de résultat en ce domaine si les seuils réglementaires sont dépassés.

#### Activités économiques

##### Carrières GONIN et FOURNIER

Dans le dossier d'enquête il est indiqué : « à CESSIEU, l'activité des carrières sera maintenue durant les travaux et de nouveaux sites seront recherchés en concertation avec les acteurs concernés ».

Dans ses courriers adressés à la commission d'enquête, l'entreprise GONIN FOURNIER indique n'avoir pas eu de contacts avec RFF. Après visite sur place, la Commission a demandé à RFF d'examiner la possibilité de déplacer le tracé de la ligne LGV, PK 31, au plus près de la voie ferrée actuelle.

Si cette possibilité était offerte, elle permettrait à la carrière GONIN FOURNIER de poursuivre ses activités jusqu'à la date de fin d'exploitation en 2027 accordée par l'arrêté préfectoral 2007-11341.

(voir Mémoire en Réponse de RFF : « Traversée de CESSIEU, traversée de la Carrière Gonin Fournier »).

##### VEOLIA Propreté

RFF a confirmé à la Commission avoir défini avec VEOLIA, le 14 septembre 2007 les principes assurant la compatibilité des deux ouvrages. Le tracé de la ligne est situé au plus près de la voie ferrée actuelle, afin d'impacter le moins possible le site d'enfouissement de Veolia.

##### Modification du tracé de la ligne nouvelle au niveau du PK 29

La Commission d'enquête a demandé à RFF d'étudier le déplacement du tracé de la ligne au niveau du PK 29, avec maintien du pont de Chavanne. Voir le Mémoire en Réponse: « Traversée de CESSIEU, rétablissement des voies de communication ».

#### Aérodrome

Les associations qui utilisent cet équipement soulèvent plusieurs points :

- présence du saut de mouton et impacts sur l'activité de l'aérodrome,
- servitudes aéronautiques qui ne semblent pas avoir été prise en considération,
- mesures envisagées pour s'assurer que les dégagements imposés par les réglementations aéronautiques soient préservés (en phase travaux et en exploitation de la LGV),
- impact des remblais et ouvrages susceptibles d'engendrer des remous pour les aéronefs,
- sur le tracé de la LGV l'aérodrome n'a pas été présenté comme zone d'activités / loisirs et absence de commentaires dans l'étude d'impact, en tant qu'activité humaine.

RFF est invité à se rapprocher de la Direction Générale de l'Aviation civile et de l'association des amis de l'aérodrome de CESSIEU afin de prendre en compte les contraintes de cet équipement aéronautique.

### **Commune de SAINT-VICTOR-DE-CESSIEU (Isère)**

Quatre observations individuelles ont été déposées dans le registre d'enquête publique.  
Les principaux points évoqués sont les suivants :

- pas d'opposition au projet, mais l'amélioration des lignes ferroviaires historiques n'a pas été prise en considération ;
- des captages privés, des puits n'ont pas été pris en compte dans les plans, certains ont un débit relativement important et servent à abreuver les troupeaux ;
- les rétablissements des voies de communication doivent être assurés pendant les travaux puis pendant l'exploitation, le passage à niveau des Bourrins sera supprimé ;
- des terres agricoles sont sur l'emprise de la voie,
- la dévalorisation importante du patrimoine bâti, la dégradation du cadre de vie ;
- le bruit provoqué pendant les travaux puis par la ligne, surtout la nuit, avec demande de protection par isolation des habitations, aménagement des espaces de vie (intérieur et extérieur)
- l'importante habitation particulière avec dépendances figurant sur la carte de Cassini, fortement impactée située à moins de 100 m de la future ligne (Cuny – pièce E6 vol 2 page 180) « à cheval » sur la ligne iso décibel 60-65 dB avec cheminée importante qui rabattra le bruit à l'intérieur de l'habitation
- les vibrations pendant les travaux puis l'exploitation de la ligne, avec la répercussion sur les constructions dauphinoises en pisé.

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

Voir à la suite SAINTE-BLANDINE.

### **Commune de SAINTE-BLANDINE (Isère)**

Cinq observations ont été déposées dans le registre d'enquête publique, dont une lettre signée par dix personnes. Les principaux points évoqués sont les suivants :

- la crainte du tarissement d'une source privée utilisée pour abreuver les troupeaux ;
- des terres agricoles sont sur l'emprise de la voie,
- les rétablissements des voies de communication doivent être assurés pendant les travaux puis pendant l'exploitation, le passage à niveau des Bourrins sera supprimé ;
- la dévalorisation importante du patrimoine bâti, la dégradation du cadre de vie ;
- le bruit provoqué pendant les travaux puis par la ligne, et des demandes d'indemnisation pour les nuisances et la perte de valeur des biens,
- la crainte de perturbations sur les maisons pendant la construction du tunnel et de la galerie de secours du tunnel de SAINTE-BLANDINE, puis en phase d'exploitation, les vibrations la nuit lors du passage des trains, les risques de tassements, la demande d'un état des lieux avant les travaux ;
- les nuisances du chantier (trafic de poids lourds, poussières) ;

La prolongation du tunnel coté Ouest est demandée, pour réduire le bruit dans le hameau de Bel Air.  
La sécurité dans le tunnel est évoquée, les mesures prises en cas d'accident avec un train chargé de matières dangereuses ne sont pas indiquées. Ce point est traité par la Commission dans le chapitre 8.

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

Les lignes historiques ne peuvent satisfaire le report modal de la route vers le rail dans le futur.  
L'objet de l'enquête publique n'est pas l'amélioration des liaisons de ferroviaires de proximité.  
La construction de la ligne nouvelle n'empêche pas la modernisation des lignes historiques qui verront leur trafic de voyageurs (TER) augmenter dans les dix prochaines années.

Une Commission intercommunale d'aménagement foncier (CIAF) devrait être créée sur le territoire des communes de CESSIEU, SAINT-VICTOR-DE-CESSIEU, SAINT-JEAN-DE-SOUDAIN.

Les sources, les captages d'eau, les puits alimentant les particuliers en eau potable, seront inventoriés dans le cadre de l'enquête parcellaire.

Les rétablissements de voiries seront réalisés. La suppression du passage à niveau des Bourrins impliquera la réalisation d'une nouvelle voie de desserte au sud de la ligne existante.

La protection contre le bruit est traitée dans le chapitre 8 du rapport. Le secteur a été répertorié par RFF en zone de multi-exposition et un effort sera fait pour abaisser le niveau sonore nocturne sous 56 dB(A). La maison Cuny est concernée par ces dispositions (pièce E6 Vol 2 page 180), mais le niveau de bruit élevé (65 dB(A)) pourrait justifier la réalisation complémentaire d'un merlon ou d'un écran antibruit. Le hameau de Charvin est au-dessus du tunnel, avec une couverture de l'ordre de 30 mètres. RFF l'a identifié comme zone d'investigations ultérieures pour les phénomènes vibratoires.

La question du transport des matières dangereuses est traitée dans le sous-chapitre 8.7.

### **Commune de SAINT-JEAN-DE-SOUDAIN (Isère)**

Vingt contributions ont été déposées dans le registre d'enquête publique, elles concernent :

- les expropriations de terres agricoles, en propriété et en location,
- les alimentations en eau potable privée non répertoriées sur les plans,
- le rétablissement des voies de circulation, la suppression du passage à niveau aux Bourrins,
- la dévalorisation du patrimoine et les demandes d'indemnisation dues aux nuisances,
- des demandes d'expropriation,
- les nuisances dues aux trajets des engins de chantier pendant la période de travaux,
- le bassin de rétention prévu dans un marais qui apportera moustiques et insectes,
- le bruit dégradant le confort de vie à l'intérieur et à l'extérieur des habitations et les locaux d'activité, des doutes sur le niveau réel de bruit au hameau de Bel Air,
- des demandes de murs antibruit supplémentaires, la prolongation le tunnel de SAINTE-BLANDINE, côté Bel Air, jusqu'au Pk 33,
- les vibrations qui risquent de déstabiliser les bâtiments.

Le château classé de Bas-Cuirieu est évoqué. La prolongation vers l'ouest la tranchée couverte, au-delà de la RD 91 est demandée. Les murs du parc sont à conserver. La source n'est pas indiquée. Des réserves sont émises, sur les vibrations et la stabilité des sols. Les terrains qui recevront les installations de chantier devront être remis en état. L'accès au puits de secours n'est pas mentionné.

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

Pour les questions concernant l'agriculture, les captages d'eau privés, les rétablissements de voiries, les nuisances de chantier et les transports de matières dangereuses, voir les commentaires émis pour les deux communes de SAINT-VICTOR-DE-CESSIEU et SAINTE-BLANDINE.

Les demandes d'expropriation de riverains de la ligne seront traitées lors de l'enquête parcellaire.

Les niveaux de bruit atteints à la sortie de la tranchée couverte (Bas Cuirieu) ne dépassent pas 55 dB(A). Au hameau des Davières, les niveaux ne dépassent pas 53,5 dB(A).

Ils n'ont pas été calculés au hameau de Bel Air, qui est situé à plus de 300 m de la ligne nouvelle.

La prolongation de la tranchée couverte n'apparaît donc pas justifiée.

Le secteur étant en zone de multi-exposition au bruit (lignes nouvelle et actuelle), des efforts particuliers pourront être recherchés dans le cadre de l'étude de l'Avant-Projet Détaillé.

**Commune de LA TOUR-DU-PIN (Isère)**

15 contributions ont été déposées dans le registre d'enquête publique et 7 courriers ont été annexés, soit au total 22 contributions. Parmi les courriers, trois lettres ont été mentionnées dans le chapitre 6.

- Lettre de la Chambre d'Agriculture de l'Isère, du 9 mars 2012,
- Mémoire d'Europe Ecologie Les Verts, du 13 mars 2012,
- Lettre du Syndicat Mixte d'Aménagement du Bassin de la Bourbre, du 16 mars 2012.

Trois contributions générales contestent l'utilité publique du projet avec les arguments suivants :

- le manque d'une volonté politique pour le report modal, le manque d'informations concernant les tarifs, la fiscalité, la réglementation, pour favoriser un transfert massif de la route vers le rail ;
- la réduction des trafics conséquences des relocalisations ;
- le phasage des travaux n'acte plus la priorité donnée au fret : le projet ne s'inscrit pas dans une perspective de réduction nette du trafic transalpin de poids-lourds, la rentabilité est discutable ;
- la crainte d'une baisse du nombre de trains Corail et TER sur la ligne AMBERIEU-CHAMBERY, et d'un impact négatif pour GRENOBLE, ANNECY, CHAMBERY ;
- la nécessité d'améliorer le trafic sur les voies historiques.

La Communauté de Communes des Vallons de la Tour émet un avis favorable, mais demande de prendre en compte le projet de restauration des Marais de la Tour, les ressources en eau potable, les continuités écologiques et hydrauliques, une analyse plus fine des effets du projet sur les risques d'inondation, et d'impacter le moins possible le fonctionnement du réseau routier.

Le Conseil municipal de LA TOUR-DU-PIN prend acte du fort impact environnemental du projet sur la commune de CHIMILIN. Il soutient la demande de la commune pour un tracé alternatif au nord de l'A43. Le Conseil municipal de MONTCARRA est favorable au projet, mais demande que soient réalisées des études complémentaires pour la phase 4.

Les contributions à caractère particulier concernent :

- la protection des sources et des puits utilisés pour l'alimentation en eau potable et pour le bétail,
- la perte de terrains agricoles aussi bien en propriété propre qu'en location, avec la demande d'une indication claire des emprises agricoles totales définitives,
- le Ruisseau Jaillet crée un risque d'inondation pour la ligne nouvelle, à SAINT-DIDIER-DE-LA-TOUR,
- la non prise en compte de la pêche et de la faune aquatique sur la Bourbe et L'Hien, rivières classées en 1<sup>ère</sup> catégorie, pendant les travaux avec le respect des accès aux rivières ;
- la coupure par la ligne TGV des corridors écologiques orientés Nord-Sud clairement identifiés dans les PLU et les documents du SCoT.

La lettre de la Demeure Historique, du 19 mars 2012, rappelle que le Château de Tournin est inscrit au titre des monuments historiques. Il est demandé de déplacer l'axe de la voie de 20 m pour éviter de mettre en péril le château (vibrations pendant le chantier et pendant l'exploitation).

La sortie de la galerie de secours, située dans le périmètre de protection du château, au niveau de quatre captages (du 17<sup>ème</sup> ou 18<sup>ème</sup> siècle) avec galeries maçonnées et un bassin absents sur les plans. Le déplacement plus à l'Est de la sortie de secours serait souhaitable. L'accès par le chemin du Pin desservant le château est nécessaire.

Un état des lieux avant la réalisation des travaux sera nécessaire. L'article L621-30-1 du Code du patrimoine impose un contrôle des travaux effectués dans un périmètre de 500 mètres.

## Commentaires de la Commission d'enquête

Pour les questions concernant l'agriculture, les captages d'eau privés, les rétablissements de voiries, les nuisances de chantier et les transports de matières dangereuses, voir les commentaires émis pour les deux communes de SAINT-VICTOR-DE-CESSIEU et SAINTE-BLANDINE.

Les questions concernant l'hydraulique, les zones humides et les milieux aquatiques sont traitées dans le chapitre 8. Elles seront approfondies dans le cadre de la préparation du Dossier Loi sur l'eau.

Les risques d'inondation par le Ruisseau Jaillet concernent le territoire de SAINT-DIDIER-DE-LA-TOUR. Monsieur Paul BARBIER, domicilié : 152 rue d'Italie, 38110 LA TOUR-DU-PIN, signale qu'il possède des informations sur la crue de 1988.

## Commune de SAINT-DIDIER-DE-LA-TOUR (Isère)

22 contributions ont été déposées dans le registre d'enquête publique.

Parmi les courriers agrafés, deux lettres ont été mentionnées dans le chapitre 6 :

- la lettre de la Chambre d'Agriculture de l'Isère, du 9 mars 2012,
- la lettre du Syndicat Mixte d'Aménagement du Bassin de la Bourbre, du 16 mars 2012.

Les principales autres contributions concernent des thèmes déjà évoqués ailleurs :

- l'Association Dauphinoise des Usagers du Train s'interroge sur l'opportunité du projet, regrette « l'absence de projet alternatif portant sur l'amélioration de la capacité de la ligne en Y existante entre LYON et CHAMBERY/GRENOBLE » et demande l'amélioration des lignes existantes »,
- des parcelles agricoles sont impactées, les expropriations futures sont acceptées, mais avec des demandes portant sur l'estimation des biens et la prise en compte des préjudices subis,
- un élevage de poneys est traversé par la ligne, avec expropriation d'un bâtiment agricole,
- la dévalorisation des biens proches de la ligne,
- les alimentations en eau potable à partir des puits, les sources pour abreuver le bétail ne figurent pas sur les plans,
- le Ruisseau Jaillet qui présente un danger d'inondation pour les ouvrages de la ligne nouvelle,
- les protections contre le bruit sont nécessaires, l'effet de « *bang sonore* » à l'entrée du tunnel est à contrôler, la vie à l'extérieur des habitations doit être protégée,
- les vibrations qui provoqueront des dommages pour l'habitat pendant les travaux et l'exploitation de la ligne, la mise en cause de la stabilité des terrains,
- la pollution pendant les travaux, la circulation sur les routes et chemins, la durée des travaux,
- le rétablissement des voiries avant et après travaux.

Enfin, la Société d'Avocats LACHAUD MANDEVILLE COUTADEUR & Associés a déposé une lettre au nom et pour le compte de la SCI du Domaine du Pin.

Le Domaine du Pin va être fortement impacté par le tunnel de SAINTE-BLANDINE.

Le Château du Pin est construit sur un épaulement rocheux au-dessus de l'entrée Est du tunnel.

Il fait actuellement l'objet d'une procédure d'inscription au titre des monuments historiques.

La SCI du Domaine du Pin exige que « *le projet soit modifié et revu ... pour en améliorer l'insertion dans le paysage, pour reconstituer l'ambiance paysagère de la butte et pour limiter les nuisances sonores et les vibrations que la sortie des trains va générer* »... « *L'allongement de la tranchée couverte sur toute la longueur de la parcelle OD 579 pourrait constituer une solution technique acceptable ...* ».

## Commentaires de la Commission d'enquête

La Commission **recommande** à RFF de contacter les propriétaires du Château du Pin et d'étudier la prolongation de la tranchée couverte à la sortie Est du tunnel de SAINTE-BLANDINE.

**Commune de SAINT-CLAIR-DE-LA-TOUR (Isère)**

Quatre contributions ont été déposées dans le registre d'enquête publique et un courrier a été annexé. La lettre annexée est l'avis commun exprimé par la Fédération Départementale pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique en Isère et par les Associations Agréées pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique de l'Isère concernées. Cette lettre est mentionnée dans le chapitre 6.

Les autres contributions concernent :

- un avis opposé au projet (projet économiquement non justifié, avec des impacts importants, notamment les volumes de matériaux déplacés)
- la nécessité de répertorier toutes les sources et les captages privés,
- la nécessité d'améliorer et d'aménager les voies existantes.

**Commune de SAINT-ANDRE-LE-GAZ(Isère)**

Deux observations individuelles ont été déposées dans le registre d'enquête publique :

- la première concerne le projet d'échangeur autoroutier à SAINT-CLAIR-DE-LA-TOUR,
- la seconde est opposée au projet (capacité des lignes historiques et impacts négatifs).

**Commune de LA BATIE-MONTGASCON (Isère)**

Neuf observations individuelles ont été déposées dans le registre d'enquête publique, portant sur :

- les risques vis-à-vis des nappes d'eaux souterraines, du sol et sous sol,
- les emprises agricoles,
- des dépôts de déblais issus des tunnels,
- les vibrations, la dépréciation des biens situés au-dessus de l'emprise,
- les rétablissements des chemins d'exploitation agricoles.

**Commune de FITILIEU (Isère)**

Deux observations ont été déposées dans le registre d'enquête publique :

- la première s'oppose au projet (capacité des lignes historiques et impacts négatifs),
- la délibération du conseil municipal de FITILIEU souhaite que le tunnel entre la France et l'Italie soit réalisé en concomitance, que toutes les alternatives et les expertises indépendantes soient étudiées, que le tracé variante dans la traversée de CHIMILIN soit étudié.

**Commentaires de la Commission d'enquête**

Le territoire de ces quatre communes est très peu impacté car le tracé est en totalité en tunnel. Les questions générales évoquées sont traitées par grands thèmes dans le chapitre 8. Les aspects concernant la traversée de CHIMILIN sont traités dans le sous-chapitre suivant.

## 7.4 DE CHIMILIN A VEREL-DE-MONTBEL : L'AVANT-PAYS SAVOYARD

### Commune de CHIMILIN (Isère)

Onze registres d'enquête publique ont été remplis, contenant un total de 188 observations. 89 lettres ont été jointes, dont la lettre-pétition « *Trame de réponse à l'enquête publique* » 46 exemplaires, celle de la Mairie de CHIMILIN qui consiste en une contre-proposition de tracé et le « *Rapport REVERDY* » de septembre 1993. Au total, 271 personnes se sont exprimées par écrit.

#### Groupe 1 : opposition globale au projet LYON-TURIN tel que présenté

Ces personnes pensent que le coût du projet est trop élevé et qu'il n'est pas justifié par des prévisions de trafic réalistes, qu'est trop impactant pour la commune sur le plan paysager et compte-tenu des expropriations qu'il génère. Perte de 30% de la valeur vénale des biens immobiliers non expropriés.

#### Groupe 1 B : opposition au projet LYON-TURIN tel que présenté et demande d'amélioration de la capacité des lignes existantes.

Le projet de nouvelle ligne pourrait ainsi être évité.

#### Groupe 1C : opposition au projet LYON-TURIN tel que présenté et demande que des solutions alternatives locales au tracé soient étudiées.

Ces personnes demandent qu'un nouveau tracé et des solutions alternatives locales soient étudiés. Elles évoquent la solution proposée par M. MARTIN dans l'étude que lui a commandée la commune.

#### Groupe 2 : priorité au fret sous Chartreuse et demande d'inversion du phasage

Ces personnes estiment que pour garantir le développement du ferroutage, ce qui est l'objectif premier du projet, il faut réaliser la Phase 2 avant la Phase 1 et donner la priorité au tronçon AVRESSIEUX - SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE avant celui du tunnel de Dullin-L'Épine.

#### Groupe 4 : expropriés probables

Ces personnes expriment leurs inquiétudes vis-à-vis d'éventuelles expropriations de leurs biens et demandent des explications sur la procédure.

Le décompte des avis exprimés (hors lettres-pétitions) donne la répartition suivante des opinions :

Groupes	1 Opposition globale au projet	1 B Demande amélioration des lignes existantes	1 C Demande de solutions locales alternatives	2 Priorité au fret sous Chartreuse	3 expropriés probables
Nombre	137	21	63	2	2
Pourcentages	61 %	9,4 %	28 %	0,8 %	0,8 %

70 % des opinions exprimées sont fortement opposées au projet LYON-TURIN.

L'analyse des lettres pétitions et autres contributions émanant de diverses instances met également en évidence différentes opinions, qui sont reprises de manière synthétique ci-après :

#### Lettre pétition "Trame de réponse à l'enquête publique"

Le village est déjà très impacté par l'A43, l'échangeur autoroutier et la ligne HT 2 x 400 000 volts. Le projet ne tient pas compte des différentes recherches menées depuis de nombreuses années pour des solutions alternatives. Son coût est exorbitant et le projet ne sera pas rentable. Il se réduit à une seule ligne : Saint-Exupéry-Chambéry. Tunnel Dullin L'épine. Comment faire passer 40 millions de tonnes de fret international au cœur de CHAMBERY ? Le projet ne respecte pas la Charte de l'environnement.

### La profession agricole

Elle est inquiète par les dépôts de déblais issus des tunnels, par les rétablissements des chemins d'exploitation et par les reboisements prévus qui vont constituer autant de pertes de surfaces agricoles.

### Association "Non Merci"

Déplore l'absence de débat public préalable. Projet présentant d'importantes nuisances pour les habitants. Demande à ce qu'une solution alternative soit étudiée par doublement et aménagement de la ligne existante LYON-CHAMBERY par SAINT-ANDRE-LE-GAZ et de la ligne historique AMBERIEU-CULOZ.

### Commune de CHIMILIN

La Commune demande que soit examinée l'étude faite par M. MARTIN sur les solutions alternatives locales au tracé avec passage en viaduc. Cette demande a été reprise par la Commission d'enquête et a été étudiée par RFF dans son Mémoire en Réponse.

### FRAPNA / France Nature Environnement

Ces associations demandent un débat franco-italien sur l'ensemble des traversées alpines. Elle demandent aussi que la priorité soit portée sur le réseau ferroviaire existant, que le projet LGV/TGV entre LYON SAINT-EXUPERY et CHAMBERY soit retiré définitivement, qu'une étude environnementale de l'augmentation de trafic fret sur la ligne historique en particulier pour le lac du Bourget et les traversées d'AIX LES BAINS et CHAMBERY, soit réalisée. Elles exigent enfin que :

- les mesures compensatoires soient intégrées à la DUP,
- la gestion des sites correspondant soit assurée par les conservatoires départementaux, q
- les sites abritant des espèces remarquables comme le bois des Cariaux soient évités,
- les passages à faune soient en adéquation avec la méthodologie développée par la LPO 38,
- les caténaires soient conçues pour limiter les collisions avec l'avifaune,
- les ouvrages de franchissement de zones humides soient le moins impactant possibles,
- les ouvrages de franchissement des cours d'eau prévoient des passages de faune,
- les sites de matériaux de déblais soient contrôlés afin d'éviter la dispersion de plantes invasives.

### ADEC

Demande à ce que le rapport REVERDY financé par la Région soit pris en compte : le phasage du projet devait en priorité porter sur la partie internationale avant tout autre phase.

Demande que soit lancée une étude sur les solutions alternatives utilisant la voie historique.

### Commentaires de la Commission d'enquête

Le nombre de personnes qui se sont exprimées pendant l'enquête représente 20 % de la population de la commune. Les avis sont tous opposés au projet en raison des nuisances visuelles et sonores.

Plusieurs suggestions ont été émises pour mieux insérer la nouvelle ligne dans l'environnement local. La commune a fait réaliser une étude. Le rapport « *Traversée de la commune de CHIMILIN - Proposition alternative au projet mis à l'enquête préalable à la DUP* » qui propose de modifier le projet ainsi :

- le tracé passera sous l'A43 après la sortie Est du tunnel de LA BATIE-MONTGASCON, sous le Mont Charvet, puis il sera strictement jumelé à l'A43,
- le profil en long est commandé par un passage juste sous le pont de la RD 592 et juste au dessus de la RD 82C, sans désaffectation de ces ouvrages,
- le franchissement de la Bièvre sera réalisé non pas par un viaduc mais par un remblai asymétrique à profil collinaire côté village et sub-vertical côté A43 (terre armée).

Ce rapport a été remis à RFF pour examen.

Le Mémoire en Réponse est présenté en Annexe V.

La Commission présente sa propre analyse de cette contre-proposition dans le chapitre 9.



### Commune de AOSTE (Isère)

Quatre contributions ont été déposées dans le registre d'enquête publique, dont l'une accompagnée d'un « dossier de doléances » de la famille VUILLAUME.

Ces avis n'expriment pas d'opposition au projet sur le fond, mais des inquiétudes quant aux impacts :

- une demande de mesure acoustique pour une habitation située à CHIMILIN,
- un agriculteur soutient toutes les réserves émises par la Chambre d'Agriculture de l'Isère,
- deux demandes de voisins dont les habitations, situées impasse de Montgaudin, sont à proximité immédiate du projet (familles DELPHIN-POULAT et VUILLAUME) et qui souhaitent être expropriés.

Le Conseil municipal approuve le projet, mais considère que le coût des travaux est considérable, il s'étonne de l'absence de murs antibruit sur le futur viaduc, il soutient la demande des deux familles sus mentionnées. Il signale la proximité d'un captage d'eau potable à Fontagnieu. Il rappelle la nécessité du contournement routier d'AOSTE et demande un itinéraire adapté pour les camions pendant les travaux.

### Commentaires de la Commission d'enquête

Habitation à CHIMILLIN : cette maison, située à 1000 m de l'entrée du tunnel, au PK 46, est exposée à un niveau sonore inférieur à 40 dB(A).

Riverains de l'impasse de Montgaudin : les habitations sont très proches du tracé et situées dans l'emplacement réservé créé pour le projet. Après visite des lieux, la Commission invite RFF à poursuivre les négociations en cours en vue de l'acquisition de ces biens qui sont situés entre la ligne nouvelle et l'arrivée de la future ligne LGV envisagée en Phase 4.

Déviations routière : cette demande a été évoquée plusieurs fois durant les permanences et la commune d'AOSTE a indiqué que des matériaux de déblais pourraient être utilisés.

### Commune de ROMAGNIEU (Isère)

Les observations ont été déposées indifféremment dans les registres DUP et MEC-DU.

Sur les 27 contributions relevées dans les registres d'enquête publique :

- huit sont totalement opposées « à ce projet démesuré, trop coûteux et inutile »,
- neuf relèvent de l'enquête parcellaire (demandes de rachat de la totalité de certaines parcelles, demandes d'indemnisation, maisons situées sur le tracé, ...)
- une observation souligne la présence de sites archéologiques qui devront être préservés,
- un agriculteur soutient les réserves de la Chambre d'Agriculture et demande un viaduc,
- les autres observations concernent le bruit, les vibrations, les accès, ...
- le Syndicat Interdépartemental d'Aménagement du Guiers et de ses Affluents (SIAGA) demande à être associé à la préparation du dossier « Loi sur l'eau » ;
- le Syndicat Interdépartemental des Eaux et d'Assainissement du Guiers et de l'Ainan (SIEGA) signale que des ouvrages d'alimentation en eau potable et d'assainissement collectif devront être préservés ou rétablis dans le cadre du projet. Sont concernées les communes de ROMAGNIEU, SAINT-GENIX-SUR-GUIERS, BELMONT-TRAMONET ; AVRESSIEUX, VEREL-DE-MONTBEL, LA BRIDOIRE.

La Chambre d'Agriculture de l'Isère, dans son courrier adressé en préfecture de la Savoie, consacre une page à la critique du « modelé paysager de ROMAGNIEU ».

### Commentaires de la Commission d'enquête

Ces observations à caractère général sont traitées par grands thèmes, dans le chapitre 8.

Les observations du SIAGA et du SIEGA devront être prises en compte dans le Dossier « Loi sur l'eau ».

La Commission **recommande** à RFF de reprendre l'étude du « modelé paysager de ROMAGNIEU ».

**Commune de SAINT-GENIX-SUR-GUIERS (Savoie)**

Un registre d'enquête publique a été rempli, contenant 10 observations. Cinq lettres ont été jointes. Au total, 15 personnes se sont exprimées par écrit.

La majorité des personnes est opposée au projet. L'examen de toutes les observations et lettres (hors pétition) met en évidence cinq groupes d'opinions exprimées :

**Groupe 1 : opposition globale au projet LYON-TURIN tel que présenté**

Le projet n'est pas justifié par des prévisions réalistes du trafic, la capacité des lignes historiques doit pouvoir être améliorée, les impacts sur l'agriculture et sur le milieu sont très importants. Certains demandent la réalisation par le réseau existant.

**Groupe 1.B : opposition au projet LYON-TURIN qui va amener des désagréments de toutes sortes**

Le projet impacte trop le paysage, les terres agricoles, crainte de la perte des sources alimentant les communes,», aspect humain non pris en compte.

**Groupe 2 : priorité au fret sous Chartreuse et demande d'inversion du phasage**

Ces personnes sont pour la réalisation prioritaire de la Phase 2 du projet LYON-TURIN, elles demandent la réalisation prioritaire du tunnel sous Chartreuse.

D'autres souhaitent que le tunnel de Chartreuse soit aménagé en final au gabarit « voyageurs ».

Le décompte des avis exprimés donne la répartition suivante des opinions :

Groupes	1 Opposition globale au projet	1 B Opposition au projet, nombreuses réserves	2 Priorité au fret sous Chartreuse
Nombre	2	9	4
Pourcentages	13 %	60 %	26 %

**Commentaires de la Commission d'enquête**

Le nombre de personnes qui se sont exprimées est peu élevé, car la commune est peu impactée.

Des suggestions ont été émises par la commune et des particuliers concernant les sites de mises en dépôt définitif des matériaux.

La Commission suggère à RFF dans le cadre de sa démarche de recherche de sites de dépôts des déblais d'inclure toutes les zones proposées, afin d'éviter les dépôts définitifs sur les terres agricoles (voir sous-chapitre 8.4).

**Commune de BELMONT-TRAMONET (Savoie)**

Une information importante a été faite sur la commune. La Commission d'enquête a tenu une réunion publique à BELMONT-TRAMONET pour tout l'Avant Pays Savoyard et le bassin versant du Guiers. Un registre d'enquête publique a été rempli, contenant 43 observations, 34 lettres ont été jointes. Au total, 77 personnes se sont exprimées par écrit, soit 15 % de la population totale de la commune.

La majorité des personnes (90 %) s'oppose au projet en l'état, d'autres émettent des réserves. L'examen de toutes les observations et lettres met en évidence trois groupes d'opinions exprimées :

**Groupe 1 : opposition globale au projet LYON-TURIN tel que présenté**

Le projet n'est pas justifié, la capacité des lignes historiques doit pouvoir être améliorée, les impacts sur l'agriculture sont trop importants et remettent en cause la pérennité des exploitations et de la Coopérative laitière, les milieux naturels sont très impactés.

**Groupe 1 B : opposition au projet LYON-TURIN qui va amener des désagréments de toutes sortes**

Le projet impacte trop le paysage, crainte de la perte des sources alimentant les communes, l'hydrologie des terres, les pollutions des cours d'eaux, les risques d'effondrements des habitations en « Pisé »

**Groupe 3: favorable au projet, mais opposition à la mixité du tunnel de Dullin-L'Epine**

Ces personnes refusent la mixité du tunnel de Dullin-L'Epine, car elles craignent que la réalisation du tunnel sous Chartreuse prévue en Phase 2 soit abandonnée.

Le décompte des avis exprimés (hors pétitions) donne la répartition suivante des opinions :

Groupes	1 Opposition globale au projet	1 B Opposition au Projet, nombreuses réserves	3 Favorable au projet sauf mixité de Dullin-L'Epine
Nombre	18	51	8
Pourcentages	24 %	66 %	10 %

**Commune de AVRESSIEUX (Savoie)**

Trois registres d'enquête publique ont été remplis, contenant 70 observations, 85 lettres ont été jointes. Quatre pétitions ont été signées par 321 personnes.

Au total, 486 personnes se sont exprimées par écrit, mais ce chiffre est supérieur à la population totale de la commune (il s'agit de personnes extérieures à la commune et de personnes signant des pétitions et écrivant dans les registres).

L'examen des observations et lettres (hors pétition) montre plusieurs groupes d'opinions exprimées :

**Groupe 1 : opposition globale au projet LYON-TURIN tel que présenté**

Plusieurs personnes rejettent le projet et demandent le passage par la ligne existante.

**Groupe 1 B : opposition au projet LYON-TURIN qui va amener des désagréments de toutes sortes**

Ces personnes sont opposées au projet car ses impacts seront forts sur les terres agricoles, le paysage, les sources alimentant les communes, le drainage des sols et la qualité des cours d'eaux.

Ils évoquent les risques d'effondrements des bâtiments en « pisé » et estiment que les aspects humains n'ont pas été assez pris en compte.

**Groupe 2 : priorité au fret sous Chartreuse et demande d'inversion du phasage**

La commune et ces personnes s'opposent à la mixité du tunnel de Dullin-L'Epine, car elles craignent que la réalisation du tunnel sous Chartreuse prévue en Phase 2 ne soit abandonnée.

Le décompte des avis exprimés (hors pétitions) donne la répartition suivante des opinions par groupes :

Groupes	1 Opposition globale au projet	1 B Opposition au projet, nombreuses réserves	2 Priorité au fret sous Chartreuse
Nombre	23	124	8
Pourcentages	15 %	80 %	5 %

L'analyse des pétitions et lettres pétitions a été également faite :

#### Pétition 1 : « Contre le Lyon-Turin »

Le projet n'a aucune réalité économique. Cette ligne aura un impact majeur sur les terres agricoles, Elle créera des nuisances écologiques majeures et causera de nuisances sonores importantes. Si le projet devait être réalisé le planning doit être changé, la ligne fret est à construire en Phase 1. La pétition s'oppose à la réalisation du projet. Elle a été signée par 26 personnes.

#### Pétitions 1B, 1C : « Bien Vivre en Avant Pays Savoyard » pétitions (texte identique sans en-tête) Opposition à l'avant-projet pour les raisons suivantes :

- le projet privilégie la ligne « voyageurs » et présente peu d'intérêt au vu de son coût,
- les prévisions de trafic semblent surestimées, la réduction du temps de parcours est hypothétique,
- un projet plus raisonnable et plus rentable consisterait à améliorer la ligne existante ;
- le projet aura un impact majeur sur l'environnement et détruira des surfaces agricoles.

Ces deux pétitions demandent l'ajournement de l'enquête pour la remplacer par un débat public, afin de lever les incohérences et les incertitudes de ce projet. Elles ont signées par 71 personnes.

#### Pétition 2 : Priorité au fret sous Chartreuse

Cette pétition n'a reçu que 3 signatures.

#### Pétition contre la délibération du Conseil municipal

Cette pétition a été signée par 221 personnes.

Ces signatures n'ont pas été comptabilisées dans le décompte des opinions pour ou contre le projet. Le décompte des avis exprimés donne la répartition suivante des opinions par groupes :

Pétitions	1 Opposition globale au projet	1 B - 1 C Opposition au projet, nombreuses réserves	2 Priorité au fret sous Chartreuse
Signatures	26	71	3
Pourcentages	26 %	71 %	3 %

#### Commentaires de la Commission d'enquête

Le maire d'AVRESSIEUX suggère de déplacer vers l'Ouest l'entrée du tunnel de Dullin-L'Epine, de créer une tranchée couverte sur une centaine de mètres, de reconstituer des terrains agricoles au-dessus. Cela permettrait de réduire les nuisances sonores, de préserver des maisons et d'économiser le foncier.

La Commission **recommande** de regrouper les zones de chantier des têtes de tunnels de Dullin-L'Epine et de Chartreuse et d'étudier la proposition du maire d'AVRESSIEUX dans le cadre de l'APD.

**Commune de VEREL-DE-MONTBEL (Savoie)**

Un registre d'enquête publique a été utilisé contenant 3 observations, 64 lettres ont été jointes. Ainsi 67 personnes se sont exprimées par écrit. Trois pétitions ont été signées par 1030 personnes. Au total, 1097 personnes se sont exprimées, mais ce chiffre est quatre fois supérieur à la population de la commune (intervention de personnes extérieures ou signant plusieurs les pétitions).

**Groupe 1 : opposition globale au projet LYON-TURIN tel que présenté**

Le projet impacte trop le monde agricole, remet en cause l'outil de travail et le système de production de la filière « *Lait de Savoie* », et donc la pérennité de la Coopérative agricole.

**Groupe 1 B : opposition au projet LYON-TURIN qui va amener des désagréments de toutes sortes**

Ces personnes expriment leur souci de protéger leur bien-être et l'environnement ...

Les risques de disparition des sources d'eau ou rivière souterraines sont très importants.

**Groupe 1 C : opposition au projet en raison des nombreuses incertitudes du projet****Groupe 5 : opposition au puits de Lourgian**

Ces personnes sont très inquiètes et s'opposent à la construction du puits de Lourgian.

Le décompte des avis exprimés (hors pétitions) donne la répartition suivante des opinions :

Groupes	1 Opposition globale au projet	1 B Opposition au projet, nombreuses réserves	1 C Opposition au projet, nombreuses incertitudes	5 Non opposition au projet mais contre le puits de Lourgian
Nombre	9	48	6	4
Pourcentages	13 %	71 %	10 %	6 %

A signaler enfin un courrier d'EDF reçu en Préfecture de Savoie, qui s'oppose au rejet dans le bassin de la Vavre des eaux venant du puits de Lourgian, et demande une coordination avec ses services pour le tunnel passant sous la galerie d'amenée de la chute hydroélectrique de LA BRIDOIRE.

L'analyse des pétitions et lettres pétitions a été également faite :

**Pétition 1B : « Bien Vivre en Avant Pays Savoyard »**

Opposition à l'avant-projet pour les raisons suivantes :

- le projet privilégie la ligne « voyageurs » et présente peu d'intérêt au vu de son coût,
- les prévisions de trafic semblent surestimées, la réduction du temps de parcours est hypothétique,
- un projet plus raisonnable et plus rentable consisterait à améliorer la ligne existante,
- le projet aura un impact majeur sur l'environnement et détruira des surfaces agricoles,
- refus catégorique des dépôts de déblais sur les terres agricoles.

La pétition demande l'ajournement de l'enquête et un débat public. Elle a été signée par 46 personnes.

Pétition 1C : « Bien Vivre à VEREL »

Le tunnel de base vers l'Italie n'existe pas. Le nombre de camions mis sur les trains ne tient pas compte de la réalité. Absence de proposition alternative étudiée.

« Nous refusons toute dégradations des conditions de vie sur la commune tant pendant la durée des travaux qu'ensuite. Nous refusons que les terres agricoles soient impactées, les réseaux hydrauliques et les sources soient touchés. Mobilisons-nous pour une Savoie Rurale ».

Cette pétition a été signée par 963 personnes.

Pétition 2 : « Défavorable à la DUP du projet LYON-TURIN, favorable au report modal et au ferroutage »

Le projet présente un phasage incohérent. La pétition demande de donner la priorité au fret.

Le projet LYON-CHAMBERY est inutile et beaucoup trop couteux alors que d'autres possibilités existent.

RFF doit présenter un projet alternatif plus respectueux des lieux et de l'environnement ;

Cette pétition a été signée par 21 personnes.

Pétition 5 : ces personnes n'expriment pas d'opposition au projet, mais sont contre le puits de Lourgian.

Le décompte des avis exprimés dans les quatre pétitions donne la répartition suivante des opinions :

Groupes	1 B Opposition au projet	1 C Opposition au projet	2 Priorité au fret Sous Chartreuse	5 Non opposition au projet mais contre le puits de Lourgian
Nombre	46	963	21	10
Pourcentages	4 %	93 %	2 %	1 %

Commentaires de la Commission d'enquête

Le nombre de personnes qui se sont exprimées est quatre fois supérieur à la population de la commune. Des feuilles de pétitions ont circulé, certaines ont été mises à la disposition du public à la Fruitière d'AVRESSIEUX, qui reçoit beaucoup de visiteurs le dimanche. Des personnes de LYON, ANNECY et de communes de l'Isère situées en dehors de la zone du projet ont signé la pétition 1 C.

Synthèse sur l'Avant-Pays Savoyard (Isère et Savoie)

L'opposition au projet présenté est apparue très importante en nombre.

Ce n'est pas une opposition au projet LYON-TURIN, mais bien aux solutions envisagées localement dans l'Avant Projet Sommaire.

La Commission recommande d'apporter des améliorations indispensables au projet, notamment :

- en réduisant les emprises agricoles utilisées au strict nécessaire,
- en prenant toutes les dispositions pour éviter le dépôt des déblais impropres sur les terres agricoles,
- en approfondissant l'étude sur la nécessité réelle du puits de Lourgian ou en cas de maintien, en envisageant son déplacement et en repensant l'évacuation des déblais et des eaux d'exhaure.

## 7.5 TUNNEL DE DULLIN-L'ÉPINE, CLUSE DE CHAMBERY ET SECTEUR DE MONTMELIAN

Bien qu'appartenant à des secteurs géographiques différents, ces communes sont concernées par la Phase 1 du projet. C'est la raison pour laquelle elles ont été regroupées.

### Commune de AYN (Savoie)

La première lettre émane d'un couple habitant au Guicherd qui demande :

- de répertorier également les captages privés,
- de préciser les dispositions prévues pour garantir la stabilité des constructions lors des tirs de mines et protéger les riverains des nuisances pendant les travaux et l'exploitation des ouvrages.

La seconde contribution est celle de la Ligue Savoisienne, accompagnée d'un rapport de 24 pages.

### Commentaires de la Commission d'enquête

Le hameau du Guicherd se situe à un kilomètre de l'axe du tunnel bi-tube de DULLIN - L'ÉPINE.

Sur l'ensemble du territoire communal, le tunnel sera à plus de 100 m sous le terrain naturel.

Le chantier sera effectué au tunnelier.

Aucune excavation à l'air libre n'est prévue sur le territoire communal.

Il n'y a donc pas de risque de nuisances aux constructions, tant en phase de chantier qu'en exploitation.

### Commune de NOVALAISE (Savoie)

5 observations ont été notées dans le registre et 3 lettres ont été reçues.

Les observations écrites expriment diverses opinions en faveur ou contre le projet

L'exploitant de la carrière de MARCIEU signale l'existence de ce site.

La FAPLA (Fédération des Associations de Protection du Lac d'Aiguebelette) souligne le risque de perturbation du système hydrogéologique du massif calcaire karstique, et rappelle que la nappe du lac avait été déjà fragilisée par les travaux antérieurs de l'autoroute A43.

La Ligue Savoisienne, a déposé sa contribution accompagnée d'un rapport de 24 pages et exprimant son opposition au projet.

La Maison des Agriculteurs de l'Avant-Pays Savoyard exprime les doléances des exploitants agricoles de ce secteur (manque d'information sur les impacts réels sur l'agriculture, importance des surfaces prélevées par les voies et les dépôts dans le Val de Guiers, ...) et demande d'une concertation approfondie avec l'ensemble des utilisateurs de l'espace, avant l'Avant Projet Détaillé, afin de limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels et de limiter les impacts sur l'agriculture.

### Commentaires de la Commission d'enquête

Concernant les demandes de la FAPLA, il peut être souligné que :

- le tunnel bi-tube de DULLIN - L'ÉPINE est prévu à cinq kilomètres au nord du Lac d'Aiguebelette et à un niveau inférieur à celui du lac (point haut à 322,50 alors que le niveau du lac est à 375),
- le tunnel de Chartreuse est prévu à un kilomètre au sud du lac, et également à des cotes inférieures au niveau du lac.

Les questions posées par la FAPLA devront être examinées dans le cadre de la préparation du dossier d'enquête publique au titre de la Loi sur l'eau.

### **Commune de NANCES (Savoie)**

Monsieur J. PRICAZ, habitant BRISON-SAINT-INNOCENT, par un courrier identique déposé dans plusieurs communes, exprime son opposition à la liaison grande vitesse vers CHAMBERY et demande d'accorder la priorité au fret et la création d'une plateforme logistique au sud de MONTMELIAN.

Trois autres personnes expriment leur opposition, en évoquant le coût du projet, les incertitudes sur le report modal et les impacts sur l'environnement.

La Ligue Savoisiennne, a déposé sa contribution accompagnée d'un rapport de 24 pages et exprimant son opposition au projet.

Le Conseil municipal évoque le risque de perturbation du contexte hydrogéologique du massif karstique et demande des précisions sur la galerie de reconnaissance évoquée par l'Autorité environnementale.

Il demande que le Maître d'ouvrage fasse expertiser par un expert indépendant l'ensemble du bâti sur le fuseau mis à l'enquête, pour préserver les droits des riverains en cas de dommages travaux.

Par délibération du 6 mars 2012, le Conseil municipal de NANCES :

- approuve les grandes orientations du projet,
- souhaite que pour la Phase 1, il soit tenu compte de l'avis de l'Autorité Environnementale,
- souhaite que l'acceptation du fret dans le tunnel de Dullin-L'Epine soit temporaire, et que la mixité d'usage cesse avec l'ouverture du tunnel franco-italien,
- souhaite que la DUP soit prise et que l'ouverture du chantier se fasse dans les meilleurs délais.

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

L'idée d'une gare et d'une plate-forme logistique au sud de MONTMELIAN a été abandonnée en 1995.

Aujourd'hui, l'emprise sur les terres agricoles serait jugée inacceptable par le monde agricole.

La Commission ne peut revenir, 17 ans après, sur la décision ministérielle d'abandonner cette solution.

Concernant l'expertise des risques de vibrations, la Commission constate, après avoir interrogé RFF, qu'elle n'est pas prévue pour la traversée de NANCES et que, par conséquent, les inquiétudes du Conseil municipal peuvent être justifiées.

La Commission **recommande** à RFF de réaliser sur la commune de NANCES, dans les zones où des bâtiments sont susceptibles d'être concernés (surplomb du tunnel), des investigations spécifiques visant à vérifier l'absence de risques de phénomènes vibratoires.



**Commune de LA MOTTE-SERVOLEX (Savoie)**

Quatre registres d'enquête publique ont été remplis, contenant 120 observations.

Soixante cinq lettres ont été jointes, dont celle de l'Association Frisons Loisir Compétition Savoie signée « Les Cavaliers » et contresignée par 15 personnes, sans mention des noms.

Quatre pétitions ou lettres-pétitions ont été signées par 536 personnes.

Au total, 735 personnes se sont donc exprimées par écrit.

La quasi-totalité des personnes se disent favorables au report modal du fret routier vers le rail. L'examen de toutes les observations et lettres (hors pétition) met en évidence cinq groupes d'opinions exprimées :

**Groupe 1 : opposition globale au projet Lyon-Turin tel que présenté**

Le projet n'est pas justifié par des prévisions de trafic réalistes, la capacité des lignes historiques doit pouvoir être améliorée, les impacts sur l'agriculture et sur le milieu sont très importants.

Certains demandent la réalisation du « Plan B ».

**Groupe 2 : opposition au passage de la ligne sur La MOTTE-SERVOLEX et demande de réalisation en priorité du tunnel sous Chartreuse**

Ces personnes sont pour la réalisation du projet LYON-TURIN strictement dans sa composante fret et elles demandent la réalisation prioritaire du tunnel sous Chartreuse.

Certains demandent, par souci d'économies, de différer la desserte de CHAMBERY par une nouvelle ligne à grande vitesse et suggèrent d'aménager la ligne existante à double voie.

D'autres souhaitent que le tunnel de Chartreuse soit aménagé en final au gabarit voyageurs.

Quelques uns proposent de revenir au projet de gare voyageurs dans la Combe de Savoie.

**Groupe 3 : favorable au projet et au passage de la ligne sur MOTTE-SERVOLEX, mais opposition à la mixité du tunnel de Dullin-L'Epine**

Ces personnes s'opposent à la mixité du tunnel de Dullin-L'Epine, car elles craignent que la réalisation du tunnel sous Chartreuse prévue en Phase 2 soit abandonnée. Elles pensent que l'arrivée du fret dans l'agglomération chambérienne sera facteur de nuisances et de risques.

**Groupe 4 : favorable au projet tel que présenté**

Ces personnes considèrent que le projet ne créera pas de nuisances insurmontables et elles font parfois des suggestions pour améliorer l'insertion du projet dans l'environnement.

**Groupe 5 : contributions diverses**

Ces personnes expriment leur souci de protéger l'environnement périurbain local, sans exprimer cependant d'avis pour ou contre le projet.

Le décompte des avis exprimés (hors pétitions) donne la répartition suivante des opinions :

Groupes	1 Opposition globale au projet	2 Priorité au fret sous Chartreuse	3 Favorable au projet sauf mixité	4 Favorable au projet	5 Divers
Nombre	30	104	22	18	26
Pourcentages	15 %	52 %	11 %	9 %	13 %

L'analyse des pétitions et lettres pétitions a été également faite et met en évidence différentes opinions :

Pétition 1 : « Défendre et Servir LA MOTTE »

Le texte de cette pétition constate que la transformation de la ligne LGV en ligne mixte va à l'encontre de l'objectif principal du Lyon-Turin ferroviaire. La ligne voyageurs n'a que peu d'intérêt et coûterait 5 milliards d'euros pour un gain de temps de 20 minutes. Cette ligne aura un impact écologique majeur et sera cause de nuisances sonores importantes.

La pétition demande l'ajournement de l'enquête publique et la mise en place d'un débat public.

Cette pétition a été signée par 117 personnes.

Pétition 2 A : « Demain LA MOTTE-SERVOLEX »

Le projet Lyon-Turin est une absolue nécessité, mais cette ambition semble aujourd'hui illusoire du fait du phasage de l'opération en deux étapes distinctes.

La situation « temporaire » présentée par RFF pourrait bien s'éterniser et pénaliser durablement les habitants de la Cluse de Chambéry. L'association « Demain LA MOTTE-SERVOLEX » milite pour la construction de l'étape 1 d'un tunnel sous Chartreuse. Cette pétition a été signée par 200 personnes.

Pétition 2 B : « Association Sud Lac Avenir »

Cette association se mobilise pour que la priorité soit donnée au fret et pour la réalisation d'un itinéraire direct, avec un tunnel sous Chartreuse. Elle rappelle qu'en 2000 une pétition opposée à ce projet avait recueilli 1000 signatures et qu'un collectif d'associations avait rassemblé en 2002 3000 signatures.

Cette pétition a été signée par 116 personnes.

Pétition 3 : « Aux registres citoyens ! »

Le texte de cette pétition est signé par « Le Comité de vigilance à l'enquête publique » et concerne les communes de CHAMBERY, LA MOTTE-SERVOLEX, VOGLANS.

La pétition exprime « *Oui au Lyon-Turin, Non au fret international dans les communes de LA MOTTE-SERVOLEX, VOGLANS, CHAMBERY et le sud de l'agglomération ! .... Non à la mixité du tunnel de Dullin-L'Epine, Oui à un transport de voyageurs par train plus performant, à condition qu'il ne remette pas en cause la priorité au transport de fret pour ne pas asphyxier CHAMBERY* ».

Cette pétition a été signée par 73 personnes.

Pétition 4 : « Coupon CHAMBERY Métropole »

L'Exécutif de CHAMBERY Métropole a placé un coupon réponse dans son numéro spécial consacré au projet Lyon-Turin. Ce coupon invite chaque habitant à exprimer qu'il est « favorable à la réalisation la plus rapide possible du projet LYON-TURIN dans sa globalité.

Ce coupon pétition a été signé à LA MOTTE-SERVOLEX par 3 personnes.

Pétitions	1 Opposition globale au projet	2A et 2B Priorité au fret sous Chartreuse	3 Favorable au projet sauf mixité	4 Favorable au projet
Nombre	117	316	73	3
Pourcentages	23 %	52 %	14 %	< 1 %

## Commentaires de la Commission d'enquête

Le nombre de personnes qui se sont exprimées est élevé, mais inférieur à celui cité par l'Association Sud Lac Avenir (3000 signatures en 2002), et ceci malgré information importante faite sur le territoire de la commune, où rappelons le, la Commission d'enquête a tenu une réunion publique le 24 février 2012.

Les signataires de pétitions opposés au projet sont un peu plus nombreux que les avis exprimés par écrit. La priorité au fret sous Chartreuse est demandée par 62 % des signataires.

Les signataires de pétitions favorables au tunnel de Dullin-L'épine représentent 15 % des personnes.

La Commission a aussi relevé plusieurs suggestions émises par les associations (FDAPPMA, LPO,...) et certaines personnes en vue d'une meilleure insertion de la nouvelle ligne dans l'environnement :

- calfeutrement acoustique de la tête Est du tunnel de Dullin-L'Épine,
- remblaiement direct de la carrière du Tremblay et remise en état agricole à la fin des travaux,
- protection du marais motterain (faune, flore, paysage, ...) et rétablissement des liaisons douces,
- mise en galerie technique dans le tunnel de la ligne EDF à haute tension.

La Commission a donc demandé à RFF de préciser les mesures prévues pour la tête Est du tunnel de Dullin-L'Épine, à LA MOTTE-SERVOLEX :

- a. Préciser dans le projet RFF quelle est la longueur de la tranchée couverte, les modalités de rétablissement de la voirie et fournir le profil en long du projet ;
- b. Indiquer précisément les dispositions prévues pour évacuer les déblais du tunnel vers les carrières et les zones de dépôts proches (voies d'accès, trafic envisagé, ...),
- c. Présenter les mesures envisagées pour rendre à l'agriculture le site de la carrière du Tremblay, après remblaiement, afin de compenser en partie les emprises agricoles prélevées dans ce secteur,
- d. Préciser les dispositions prévues pour protéger la zone de captage de la source du Varon qui assure en partie l'alimentation en eau potable de la commune du BOURGET-DU-LAC,
- e. Décrire les mesures prévues pour protéger la flore et la faune remarquables présentes dans ce secteur, en particulier les espèces protégées mentionnées dans la lettre de la LPO Savoie du 16 mars 2012, déposée en mairie de LA MOTTE-SERVOLEX.

Les réponses apportées par RFF sont examinées et commentées dans le chapitre 9 du rapport.

**Commune de VOGLANS (Savoie)**

Un registre d'enquête a été utilisé et il compte 9 observations dont 3 renvoient à des mémoires déposés par les signataires. Douze lettres ont été reçues, dont deux émanant d'élus locaux pour demander la tenue d'une réunion publique. Deux réunions publiques ont été tenues à LA MOTTE-SERVOLEX et à CHAMBERY. L'examen des observations fait ressortir les groupes d'opinion suivants :

Groupe 1 : opposition globale au projet : le projet ne paraît pas justifié soit au regard de la baisse du trafic de fret et du transfert sur l'axe nord-sud par la Suisse, soit en raison des nuisances.

**Groupe 2 : favorable à la finalité fret du projet, mais opposé à la réalisation de la phase 1**

Les tenants de cette opinion sont favorables à la finalité de transfert modal du fret mais opposé à la réalisation de la phase 1 qualifiée de phase « voyageur », considérée comme inutile. En général, favorable à l'aménagement de la voie existante pour le trafic voyageur ou suggère un autre tracé.

**Groupe 3 : favorable à la finalité du projet mais réservé sur le phasage**

Opinions favorables au projet fret mais réservée sur le phasage qui pourrait entraîner l'abandon du tunnel sous Chartreuse avec pour conséquence le report du trafic fret sur le bassin chambérien.

Groupe 4 : favorable sans réserve : pas d'avis favorable explicitement formulé.

**Groupe 5 : avis divers**

N'exprime pas d'opposition au projet mais souhaite la prise en compte de la préservation de leur environnement ou de leur propriété.

Le décompte des avis exprimés (hors pétitions) donne la répartition suivante des opinions :

Groupes	1 Opposition globale au projet	2 Favorable au fret mais sans phase 1	3 Favorable au projet mais réservé sur le phasage	4 Favorable au projet	5 Divers
Signatures	5	7	2	0	2
Pourcentages	31 %	44 %	12 %	9 %	12 %

**Commentaires de la Commission d'enquête**

Peu de personnes se sont exprimées, probablement parce que la commune est peu impactée par le projet, uniquement par le raccordement du projet à la ligne historique en direction d'AIX-LES-BAINS.

Les opposants au projet proposent des tracés qui ne peuvent être regardés comme des variantes du projet. Il s'agit de tracés alternatifs dont l'examen ne relève pas de la compétence de la commission.

**Ville de CHAMBERY (Savoie)**

Quatre permanences ont été tenues. Entre dix et quinze personnes ont été reçues à chaque fois. Une réunion publique a été tenue le 13 mars 2012.

Trois registres d'enquête ont été remplis et comptent au total 72 observations, dont 4 sont constituées des coupons réponse de la « pétition » proposée par CHAMBERY Métropole, et une par la simple mention de l'envoi ultérieur d'un avis.

Trois observations concernant la DUP figurent dans le registre ouvert pour la mise en conformité des documents d'urbanisme. Une de ces observations figure déjà dans le registre d'enquête.

Treize lettres ont été reçues dont deux sont les copies de mémoires déjà annexés aux registres d'enquête et trois sont les coupons réponse de la pétition CHAMBERY Métropole.

Au total 78 opinions ont été explicitement formulées.

Deux pétitions ont été reçues signées par 128 personnes.

L'examen des observations fait ressortir les groupes d'opinion suivants :

Groupe 1 : opposition globale au projet, tel que mis à l'enquête, avec les arguments suivants :

- l'inutilité d'une nouvelle ligne avec la situation économique qui crée une baisse du trafic de fret,
- la pérennisation du transfert du trafic sur un axe nord-sud passant par la Suisse et l'Italie,
- le manque de fiabilité des statistiques sur l'évolution du transport de marchandises en France,
- la possibilité d'aménager la ligne historique pour acheminer les trafics fret et voyageurs,
- le coût jugé exorbitant du projet et le financement non assuré de celui-ci,
- les atteintes excessives à l'environnement,
- la préférence donnée par ce projet à des liaisons TGV au détriment des communications locales.

Groupe 2 : favorable à la finalité fret du projet mais opposé à la réalisation de la phase 1

Ces opinions sont favorables à la finalité du report modal du fret mais opposées à la réalisation de la phase 1 dénommée phase « voyageurs » et considérée comme inutile. En général, elles sont favorables à l'aménagement de la ligne existante pour le trafic voyageurs ou suggèrent un autre tracé.

Groupe 3 : favorable à la finalité du projet mais réservé sur le phasage

Opinions favorables au projet fret mais réservée sur le phasage qui pourrait entraîner l'abandon du tunnel sous Chartreuse avec pour conséquence le report du trafic fret sur le bassin chambérien.

Groupe 4 : favorable au projet

Les signataires s'affirment pour le projet et soulignent l'intérêt des aspects voyageurs et fret.

Groupe 5 : avis divers

Les observations consignées ne font pas ressortir d'opposition au projet, mais expriment le souhait de la prise en compte de la préservation de l'environnement, notamment acoustique.

Quelques signataires demandent des éclaircissements sur les emprises futures.

Le décompte des avis exprimés donne la répartition suivante :

Groupes	1. Opposition globale au projet	2. Favorable au fret mais sans phase 1	3. Favorable mais réservé sur le phasage	4. Favorable au projet	5. avis divers
Signatures	19	8	1	33	17
Pourcentages	24 %	10 %	1%	43%	22 %

L'analyse des pétitions et lettres pétitions a été également faite et met en évidence différentes opinions :

#### Pétition : « Coupon CHAMBERY Métropole »

L'Exécutif de CHAMBERY Métropole a placé un coupon réponse dans son numéro spécial consacré au projet LYON-TURIN. Ce coupon invite chaque habitant à exprimer qu'il est « favorable à la réalisation la plus rapide possible du projet LYON-TURIN dans sa globalité. Ce coupon a été signé par 7 personnes.

#### Pétition des habitants du quartier de Chambéry-le-Vieux

Cette pétition a été signée par 121 personnes. Les signataires sont des riverains du projet ou des résidents de proximité inquiets des conséquences sur les communications piétonnes des PN 23 et PN 24 et qui réclament le rétablissement d'accès de proximité vers la zone commerciale et l'avenue des Landiers, où circulent les transports en commun.

#### Commentaires de la Commission d'enquête

Le nombre d'observations exprimées est très faible au regard de la population chambérienne totale. Cela tient probablement au fait que les chambériens se sont sentis peu concernés par un projet qui leur paraît d'une réalisation très éloignée et qui impacte peu leur environnement, dans la mesure où les travaux et les ouvrages se situent dans une zone commerciale et industrielle périphérique. L'avis favorable du Conseil municipal de CHAMBERY émis le 23 janvier 2012 a également pu rassurer la majorité des habitants. Il est cité dans le chapitre 6.

Les opposants au projet valoir les arguments largement exposés dans les médias pour critiquer la finalité du projet et les motivations avancées pour sa mise en œuvre. Les phases du projet ne sont pas dissociables et l'avis de la Commission d'enquête sur l'utilité publique ne peut porter que sur le projet global, sans dissociation de la Phase 1 « voyageurs »,

Peu de personnes se sont inquiétées de l'évolution du trafic ferroviaire dans la traversée de CHAMBERY. De ce point de vue, l'expression générale est celle d'une acceptation du projet, sous réserve de la mise en place de protections phoniques.

Aucune des sept entreprises industrielles ou commerciales directement concernées par le tracé dans la zone des Landiers ne s'est manifestée au cours de l'enquête. La ville de CHAMBERY a fait état de son intention de mener une réflexion en liaison avec RFF sur les solutions envisageables.

RFF a participé à une réunion du Conseil de quartier de CHAMBERY-LE-VIEUX. Les souhaits exprimés pour le rétablissement de communications piétonnes ont été entendus et des assurances ont été apportées. Les aménagements acoustiques et la prise en compte des atteintes aux propriétés feront l'objet de recommandations au Maître d'ouvrage. Le cas échéant, les coordonnées des propriétaires qui se sont signalés à l'attention de la Commission seront communiquées à RFF

#### Commune de CHIGNIN (Savoie)

Deux permanences ont été tenues. Aucun visiteur ne s'est présenté. Une contribution a été déposée, sous forme d'une lettre exprimant un avis favorable au projet et souhaitant l'installation de protections phoniques sur la ligne existante et la suppression de passages à niveau sur la commune de CHIGNIN, hameau de Tormery.

#### Commentaires de la Commission d'enquête

L'absence de visiteurs et d'observation s'explique par le très faible impact du projet sur la commune, limité à un aménagement réduit le long des voies déjà existantes. Les aménagements souhaités par l'unique intervenant se situent en dehors du périmètre de l'enquête. Ils pourront être envisagés dans le cadre de travaux d'aménagement sur la ligne existante.

### Ville de MONTMELIAN (Savoie)

Le registre d'enquête comporte quatre observations :

- la première est signée par deux élus d'opposition municipale qui, se déclarent favorables au projet et demandent la mise en place d'une « véritable politique de transfert modal » par l'instauration d'une Redevance Poids Lourds comme en Suisse ;
- la seconde est la contribution de la Ligue Savoisienne, agrafée au registre ;
- la troisième est la mention d'une note du Maire de FRETERIVE (Savoie) s'exprimant comme simple citoyen , note remise sous enveloppe ;
- la quatrième est délibération du Conseil municipal de MONTMELIAN, datée du 23 janvier 2012.

Le Maire de FRETERIVE s'interroge sur la rentabilité du projet, qui dépendra de l'évolution du trafic de fret, dans un contexte de crise économique, touchant notamment les deux principaux apports de flux de fret que sont l'Italie et l'Espagne. Il craint des restrictions budgétaires.

Votée à l'unanimité moins deux abstentions, la délibération du Conseil municipal de MONTMELIAN confirme l'avis favorable de la Collectivité pour le projet.

Cependant, la commune demande l'abandon du projet d'ouvrage de franchissement (pont-route) sur l'avenue de la gare, dont les rampes d'accès auraient un impact très négatif sur le tissu urbain.

Elle propose que l'accès aux parkings situés dans le triangle des voies ferrées, supprimé par le nouveau tracé de la ligne Grenoble-Modane, soit restitué dans le cadre de la requalification de la gare.

De plus, elle demande que le doublement et l'allongement du raccordement actuel de la voie GRENoble-MODANE se fasse avec la réutilisation de la voie existante, ce qui éviterait de rapprocher les voies de la partie urbaine de la ville. Enfin, elle s'inquiète du devenir des quais militaires, utilisés régulièrement par les unités alpines partant en opérations.

### Commentaires de la Commission d'enquête

L'avis favorable des élus de MONTMELIAN est significatif, alors que la commune s'attend à subir un accroissement du trafic fret tant que le tunnel sous Chartreuse ne sera pas réalisé.

La ville traduit ainsi sa prise en compte de l'intérêt général.

Son refus du pont-route sur l'avenue de la gare est légitime, car les rampes d'accès rendraient difficilement habitables les immeubles riverains. Une solution différente pour accéder aux parkings « emprisonnés » dans le triangle des voies ferrées est probablement possible et doit être recherchée.

Dans le cadre de l'aménagement global de la gare, la ville de MONTMELIAN prévoit la construction de parkings en silo à l'emplacement des Etablissements GUERRAZ (bâtiment désaffecté) avec un passage souterrain reliant directement celui-ci à l'esplanade devant la gare (arborée et paysagée).

La Commission **recommande** d'améliorer l'insertion fonctionnelle et paysagère de la ligne GRENoble-MODANE dans la traversée de MONTMELIAN et de rechercher, dans le cadre de l'étude de requalification de la gare, une solution alternative au pont route sur l'Avenue de la Gare, les rampes d'accès étant très pénalisantes pour le tissu urbain ; Cette solution devra privilégier les modes doux (piétons, cyclistes) et prendre en compte les transports en communs (cars, ...) et les personnes à mobilité réduite.

### **Commune de FRANCIN (Savoie)**

Le registre d'enquête contient une contribution. Quatre courriers ont été annexés. Tout en se déclarant globalement favorable, le Maire de FRANCIN interpelle le Maître d'Ouvrage sur les conséquences que le projet pourrait entraîner pour sa commune :

- accès au parc d'activités Alp'espace,
- protection d'un captage d'AEP intercommunal,
- pérennisation du projet d'extension de la station intercommunale d'épuration,
- maintien sur le territoire communal pour la compensation des zones humides,
- réduction au maximum de l'impact des ouvrages de protection contre les chutes de blocs, sur les parcelles en AOC « *Chignin-Bergeron* »,
- inquiétudes concernant la circulation des camions et le bruit,
- repérage des sites archéologiques,
- enfin, nécessité de réduire l'emprise du projet pour préserver les activités économiques présentes sur le territoire communal, et notamment l'entreprise NANTET.

Les 4 autres personnes contestent l'utilité publique du projet avec les arguments entendus par ailleurs (importance de l'impact environnemental (déblais, nuisances..., coût du projet, crise économique, priorité au réseau TER et à l'utilisation des lignes historiques, relocalisation des productions, ...).

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

Les fonctionnalités et la rentabilité du projet sont traitées dans le chapitre 8.

RFF apportera des réponses aux questions posées par le Maire dans le cadre de l'APD.

Au droit de l'entreprise NANTET, RFF a précisé l'emprise nécessaire au projet (Mémoire en Réponse).



## 7.6 TUNNEL DE CHARTREUSE

---

### Commune de DULLIN (Savoie)

Une contribution a été écrite par le Maire de DULLIN dans le registre d'enquête publique. Il demande :

- de garantir la priorité absolue du fret et de commencer par le tunnel de base (international,
- de faire de la ligne traditionnelle un véritable transport collectif suffisamment cadencé,
- de mettre la priorité sur les conséquences « humaines » du chantier et de l'exploitation de la ligne avant « les chauve-souris et les grenouilles ».

Dans un courrier reçu en préfecture après la clôture de l'enquête, le Conseil municipal a voté un vœu :  
*« il se réjouit que la solution adoptée propose un tunnel intégral qui passe en profondeur sous son territoire sans sortie ni descendrie intermédiaire. Cette solution à l'immense avantage d'écarter tout risque de pollution du Lac d'Aiguebelette pendant la durée du chantier (environ 10 ans et aucune conséquence négative sur l'activité touristique ».*

### Commune de LA BRIDOIRE (Savoie)

Le registre d'enquête contient une lettre du Syndicat des Eaux du Thiers et trois courriers annexés :

- la délibération du Conseil municipal de LA BRIDOIRE,
- la délibération du Syndicat des Eaux du Thiers,
- le mémoire de la Ligue Savoisiennne.

Le Conseil municipal de LA BRIDOIRE s'inquiète des éventuelles nuisances liées au chantier du puits de Lourgian qui, bien que situé sur VEREL-DE-MONTBEL, pourrait avoir un impact sur ses propres voiries.

Il s'interroge sur le devenir de la ligne actuelle, craignant la réduction des dessertes locales.

Le Syndicat des Eaux du Thiers exprime des réserves sur le projet. Ses inquiétudes portent :

- sur l'impact éventuel du creusement des tunnels de Dullin-L'Epine et de Chartreuse sur le pompage des Bellemins à NANCES et sur eux sources à Attignat-Oncin, proches du tracé,
- sur les difficultés à intervenir sur ses canalisations si elles sont recouvertes par des remblais de plusieurs mètres (dans la plaine de BELMONT-TRAMONET),
- sur les risques de formation de courants vagabonds pour les conduites proches des voies.

### Commentaires de la Commission d'enquête

RFF devra prendre en compte les réserves exprimées par le Syndicat des Eaux du Thiers et y apporter des réponses, dans le cadre de l'élaboration du Dossier Loi sur l'eau.

Pour la question du puits de Lourgian, l'étude d'impact mentionne qu'un plan de circulation sera défini avec la commune de VEREL-DE-MONTBEL. Il conviendra de l'étendre à LA BRIDOIRE.

### Commune de SAINT-ALBAN-DE-MONTBEL (Savoie)

Le registre d'enquête publique contient une observation rédigée par le Maire qui demande que la priorité soit donnée à la protection des milieux naturels. Le mémoire de la Ligue Savoisiennne a été annexé.

Quatre personnes venues à la permanence sont reparties rassurées, après avoir vérifié que le tracé du projet passait intégralement en tunnel (tunnel de Chartreuse).

### Commune de ATTIGNAT-ONCIN (Savoie)

Le registre d'enquête ne contient aucune mention et aucun courrier n'a été annexé.

Le projet est totalement en tunnel sur la commune.

**Commune de LEPIN-LE-LAC (Savoie)**

Six personnes venues à la permanence se sont déclarées rassurées par le tracé en souterrain.

La seule contribution écrite est celle de la Ligue Savoisienne. Le Conseil municipal de LEPIN-LE-LAC :

- approuve les grandes orientations du projet,
- souhaite que pour la Phase 1, il soit tenu compte de l'avis de l'Autorité Environnementale,
- souhaite que l'acceptation du fret dans le tunnel de Dullin-L'Epine soit temporaire, et que la mixité d'usage cesse avec l'ouverture du tunnel franco-italien,
- souhaite que la DUP soit prise et que l'ouverture du chantier se fasse dans les meilleurs délais.

**Commune de AIGUEBELETTE-LE-LAC(Savoie)**

Le registre contient le mémoire de la Ligue Savoisienne et une lettre de Monsieur J. PRICAZ, habitant à BRISON-SAINT-INNOCENT. Celui-ci, favorable à la liaison ferroviaire à grande vitesse entre LYON et TURIN, s'oppose à la ligne voyageurs allant à CHAMBERY par le tunnel de Dullin-L'Epine, et défend la solution d'un tunnel mixte sous Chartreuse, avec raccordement pour les voyageurs à CHAMBERY par le sud.

**Commune de VIMINES (Savoie)**

Aucune contribution n'a été déposée dans le registre d'enquête.

En plus des affichages réglementaires, des informations sur l'enquête ont été diffusées dans le flash info communal de janvier 2012. Deux visiteurs sont venus pendant la permanence du 25 février 2012.

**Commentaires de la Commission d'enquête**

La commune est très peu impactée par le projet. Le tunnel passe à 80 m sous la vallée de l'Hyères. Deux sites de dépôts de déblais provenant de la descenderie de SAINT-THIBAUD-DE-COUZ.

La Commission s'est rendu sur place et elle estime que ces deux sites sont inadaptés, compte-tenu des difficultés d'accès, et de leur intérêt paysager (voir Annexe III).

**Commune de SAINT-THIBAUD-DE-COUZ (Savoie)**

Huit contributions ont été notées dans le registre d'enquête publique :

- un habitant de SAINT-THIBAUD-DE-COUZ, propriétaire d'une micro centrale hydro-électrique utilisée pour son chauffage s'inquiète pour les réseaux hydrogéologiques lors de l'usage d'explosifs ;
- diverses réserves sur les nuisances sonores dues au chantier, les poussières et le trafic routier ;
- L'AAPPMA « *La Gaule des Coudans* » joint un article élogieux dans « *Le Chasseur Français* » sur les actions menées par l'association et exprime des craintes :
  - i. la rivière l'Hyère est alimentée par 23 affluents issus de l'Epine et de Chartreuse,
  - ii. la descenderie sera à 100 mètres du site de pêche de la Pisserotte alimenté en artésien,
  - iii. fortes inquiétudes pour l'hydrogéologie, la qualité de l'eau et les milieux halieutiques ;
- le Conseil municipal, par délibération du 6 février 2012 émet trois réserves :
  - i. la descenderie et le tunnel vont passer sous la source de la Gorgeat, qui alimente le village,
  - ii. les nuisances de chantier (évacuation et stockage des matériaux, bruits, poussières, évacuation des eaux venant du tunnel, existence ou non d'une centrale à béton,
  - iii. remise en état du site à la fin du chantier,
  - iv. système de ventilation du tunnel qui devra rester inaudible à l'extérieur du tunnel ;
- le Parc Naturel Régional de Chartreuse (voir l'avis présenté dans le chapitre 6).

### Commentaires de la Commission d'enquête

Les contributions attirent l'attention sur la protection des ressources en eau, qu'elles soient utilisées pour la consommation humaine et agricole, la production énergétique et pour l'usage piscicole. Des études quantitatives et qualitatives devront être faites pour les eaux souterraines et superficielles, ainsi que des inventaires de la faune aquatique en vue de l'élaboration du Dossier Loi sur l'eau.

La Commission a participé à deux réunions avec l'entreprise BOTTA, la première le 15 février 2012 au siège de la société et la seconde le 15 mars 2012 en mairie, en présence de la DREAL et de RFF. Ces deux réunions ont concerné la poursuite de l'exploitation de la carrière communale. Vu l'intérêt de disposer d'un site de stockage des déblais impropres près de la descenderie, la Commission **invite** l'Entreprise BOTTA à engager les études et l'élaboration du dossier d'ICPE en vue d'obtenir l'autorisation de poursuivre l'exploitation après 2014, pendant quelques années.

La Commission **invite** RFF à poursuivre la concertation avec l'Entreprise BOTTA afin de rechercher les meilleures conditions d'exploitation, permettant le stockage d'une partie des déblais impropres. L'évacuation des bons matériaux vers la gare de SAINT-CASSIN est envisagée (voir ci-dessous).

### Commune de SAINT-CASSIN (Savoie)

Aucune observation n'a été écrite dans le registre et deux contributions ont été annexées (le mémoire de la Ligue Savoisienne et la délibération de la commune). Le Conseil municipal :

- se réjouit de l'abandon de la mise au grand gabarit de la ligne historique,
- souhaite que le fret admis dans le tunnel de Dullin-L'Epine soit rapidement reporté vers l'autoroute ferroviaire,
- signale l'existence de sources alimentant SAINT-CASSIN et COGNIN,
- demande une concertation avec RFF pour limiter l'impact de l'acheminement des matériaux de la descenderie de SAINT-THIBAUD-DE-COUZ vers la gare de SAINT-CASSIN LA CASCADE.

### Commentaires de la Commission d'enquête

Des études quantitatives et qualitatives devront être faites pour les eaux souterraines et superficielles, en vue de l'élaboration du Dossier Loi sur l'eau.

L'évacuation des bons matériaux vers la gare de SAINT-CASSIN a été suggérée par la SNCF CHAMBERY. RFF a précisé dans son Mémoire en Réponse les modalités du transport et du chargement .

Le Conseil Général de la Savoie rappelle que le passage à niveau n° 34 est classé préoccupant.

*« Cette solution, qui présente d'ailleurs des avantages indéniables en matière de développement durable, doit être assortie d'une obligation de prise en charge de la dénivellation du passage à niveau par RFF .... Le Département de la Savoie demande d'intégrer ce secteur dans le périmètre du projet, et d'intégrer dans le coût global le financement des opérations inévitables pour traiter ce passage à niveau situé sur la ligne existante et la RD 1006 ».*

### Commune de MONTAGNOLE (Savoie)

Aucune observation n'a été écrite dans le registre. La Ligue Savoisienne a annexé son mémoire. Pas de délibération du Conseil municipal.

## 7.7 COMBE DE SAVOIE

### Commune de APREMONT (Savoie)

4 contributions sous forme de lettres ont été annexées au registre d'enquête publique.  
Deux sont opposées au projet (La Ligue Savoisienne et la Coordination Rurale Savoie).  
Deux sont favorables au projet, mais avec réserves :

- Le Groupement de Développement Agricole (GDA) Cluse de CHAMBERY demande que :
  - i. les emprises hors tracé (zones de dépôts de déblais) n'impactent pas le foncier agricole,
  - ii. les compensations environnementales prennent en compte ce qui a déjà été fait,
  - iii. dans la Cluse de CHAMBERY, les carrières remblayées doivent être rendues à l'agriculture,
  - iv. de ne pas porter atteinte à la Surface Minimale d'Installation (SMI) des jeunes agriculteurs ;
- Le Groupement de Développement Agricole (GDA) Cœur de Savoie, basé à LA ROCHETTE , fait les mêmes réserves que le GDA Cluse de CHAMBERY en ajoutant :
  - i. 80 ha sont impactés en Combe de Savoie, en secteurs d'AOC vins et noix,
  - ii. dans le nœud de LAISSAUD, certaines voies ne seront utiles qu'en phases 3 et 4.

### Commentaires de la Commission d'enquête

La commune est peu impactée par le projet, qui est en tunnel sur la totalité du territoire.

### Commune de LES MARCHES (Savoie)

14 observations ont été écrites dans le registre d'enquête et 7 lettres ont été annexées, soit au total 21 contributions. Seize sont opposées dont la Ligue Savoisienne.  
Trois contributions sont favorables au projet, « avec aménagements ».  
Les principales contributions portent sur les thèmes suivants :

- |  |                           |
|--|---------------------------|
| - Coût et rentabilité du projet :                        | 2                         |
| - Inversion du phasage (Phase 2 avant la Phase 1) :      | 1                         |
| - problèmes concernant l'agriculture et l'AOC vignoble : | 4                         |
| - nuisances :  | 7                         |
| - dévalorisation du foncier :                            | 4                         |
| - patrimoine :   | 2                         |
| - protection des ressources en eau :                     | 1                         |
| - demande de mesures compensatoires pour la faune :      | 1 (association de chasse) |

Les observations et les entretiens avec le public pendant les permanences font ressortir une forte inquiétude des propriétaires résidents proches de la tête du tunnel (exploitation agricole) et du tracé de la ligne ferroviaire (hameau de la « Vieille Douane »).

Dans un courrier adressé à la Commission d'enquête, en Préfecture de la Savoie, Mr et Mme Pierre BLARD, EARL BLARD, Mr et Mme Jean-Noël BLARD ,expriment leurs inquiétudes. Le domicile et l'exploitation BLARD, seront sans doute détruits et les vignes et les terres inexploitable pour longtemps. Monsieur BLARD est très inquiet des conséquences d'un impact même partiel sur l'exploitation (20 ha dont 10 ha de vignes), qui emploie 3 personnes, des saisonniers et des prestataires de service.  
De plus, la protection des ressources en eau potable (captages AEP des Ecoles, de Droguet situés au-dessus du tunnel) n'est pas garantie.

Le Conseil municipal, par délibération du 9 février 2012, souhaite que la DUP soit prise « dans les meilleurs délais » et prend acte de la nécessaire mixité fret-voyageur du tunnel de Dullin-l'Epine, en souhaitant qu'elle soit temporaire et que la Phase 2 du projet soit concomitante avec le tunnel de base. Le Conseil Municipal souligne la présence d'éléments patrimoniaux proches à prendre en compte, et demande que l'ouvrage de franchissement vers « La Douane » soit abaissé. Il rappelle enfin son précédent avis rendu le 29 juin 2009 après présentation de l'APS du projet par RFF.

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

La vive inquiétude de perte de surfaces exploitables exprimée par plusieurs exploitants agricoles résulte de l'imprécision des études d'Avant-Projet Sommaire.

Le tracé reste à préciser localement, en tenant compte également des propositions de « calfeutrement » faites sur CHAPAREILLAN (voir Commune de CHAPAREILLAN à la suite).

Les captages d'eau potable devront être repérés précisément et les incidences du projet sur leur régime hydrologiques devront être étudiées dans le cadre de l'élaboration du Dossier « Loi sur l'eau ».

L'inventaire patrimonial devra être complété (ancien passage frontalier entre la France et la Savoie).

La question de l'abaissement du profil en long se rattache à la demande d'étude du calfeutrement faite par la commune de CHAPAREILLAN (voir Mémoire en Réponse).

Les propositions finales de la Commission d'enquête sont présentées dans le chapitre 9.

### **Commune de CHAPAREILLAN (Isère)**

Huit registres d'enquête publique ont été remplis, contenant 271 observations. 32 lettres ou contributions (dont certaines ont été également déposées dans d'autres communes) ont été jointes.

Une pétition signée par 536 personnes a été déposée.

Un document de 54 pages (avec 21 pages d'annexes) a été remis en double exemplaire par le CCLT Collectif CHAPAREILLAN contre les nuisances du Lyon-Turin (CCLT) ainsi qu'un document de 134 pages intitulé « Fret et Transalpine, le plan B » élaboré par Monsieur Michel MARTIN, Ingénieur Conseil.

Le CCLT a également déposé un document de 22 pages présentant une proposition de contreprojet à l'APS de RFF, pour une intégration environnementale de la nouvelle ligne en Combe de Savoie. Ce document a été aussi transmis à la Commission d'enquête sous forme numérique.

Un extrait du récent rapport de la Cour des Comptes concernant les autoroutes ferroviaires a été joint au registre, ainsi qu'un CD d'enregistrement d'une émission locale de radio en date du 10 mars 2012.

Enfin, des fichiers-audio issus de simulations, permettant d'apprécier les différences entre un bruit réel et un bruit moyen calculé à partir du bruit réel ont été adressés à la Commission d'enquête.

Par délibération du 23 février 2012, le Conseil Municipal, tout en affirmant ne pas être opposé au passage de la ligne fret LYON-TURIN, a émis à l'unanimité un avis défavorable à la DUP du projet tel qu'il est présenté à l'enquête, compte tenu des insuffisances, anomalies ou omissions qu'il a pu relever :

- la non mention d'un projet communal de microcentrale hydroélectrique,
- la non mention du projet de déviation de la RD 1090,
- la demande d'un passage de la RD 2 sous la voie ferrée,
- la demande d'une bonne gestion des délaissés de la RD 22 et de la RD 1090,
- la demande d'une évaluation de l'impact des pollutions sur la population et sur le vignoble,
- la demande de précisions quant à la gestion et les dépôts des matériaux extraits du tunnel, et que le phasage du creusement des deux tubes soit réexaminé,
- la demande de prise en compte du site pollué de l'ancienne fonderie MARRA,
- la demande des études hydrogéologiques prenant en compte l'instabilité du Granier,
- la demande de mesures complémentaires de protection de la flore et de la faune (Nivéole d'été, Ombre commun), ainsi que pour le ruisseau du Glandon,
- la demande d'études acoustiques complémentaires par un second cabinet spécialisé,
- la demande d'étude du projet de calfeutrement de la ligne élaboré par Monsieur MARTIN.