



Association de sauvegarde du site du Moulin
97 rue Mont d'Oran
73500 Villarodin Bourget
Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

AVIS SUR LA
CONSULTATION DU
PROJET DE LIAISON
FERROVIAIRE
LYON TURIN



97 rue Mont d'Oran
73500 Villarodin Bourget
Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Sommaire

PREAMBULE.....	3
UN TERRITOIRE A COMPRENDRE.....	4
<i>Une commune de montagne.....</i>	<i>4</i>
<i>Des territoires convoités. Le site du Moulin et les Tierces.....</i>	<i>4</i>
<i>Géographie.....</i>	<i>4</i>
<i>Un site classé.....</i>	<i>5</i>
<i>Patrimoine.....</i>	<i>5</i>
LES IMPACTS DU CHANTIER.....	6
ETAT DES LIEUX DES TRAVAUX.....	6
<i>Risques naturels.....</i>	<i>6</i>
<i>Hydrologie.....</i>	<i>6</i>
<i>Géologie.....</i>	<i>6</i>
<i>Aspect paysager.....</i>	<i>6</i>
<i>La qualité de vie dégradée.....</i>	<i>7</i>
LA SUITE DU PROJET : L'ENJEU DES DEBLAIS.....	11
<i>Risques d'inondation.....</i>	<i>11</i>
<i>Portance du site.....</i>	<i>11</i>
<i>La mise en dépôt sur le site des tierces comporte aussi des risques.....</i>	<i>12</i>
<i>Impact paysager et environnemental.....</i>	<i>12</i>
LES CONDITIONS D'UNE INSERTION REUSSIE.....	13
<i>Evaluation et prévision des besoins du chantier.....</i>	<i>13</i>
<i>Un phasage environnemental.....</i>	<i>14</i>
<i>Priorité à la réparation des préjudices.....</i>	<i>14</i>
<i>Des alternatives à étudier : l'utilisation optimale des déblais.....</i>	<i>15</i>
<i>Le transport des matériaux par le rail ?.....</i>	<i>15</i>
<i>Stockage définitif des déblais : le choix du site des Tierces.....</i>	<i>17</i>
CONCLUSION.....	20
<i>Nos remarques par rapport au contenu du dossier.....</i>	<i>20</i>
<i>Et la concurrence Suisse.....</i>	<i>20</i>
<i>Pour un projet Européen, des paradoxes à éviter.....</i>	<i>20</i>
<i>Le projet s'inscrit dans une logique de développement durable.....</i>	<i>20</i>

Annexes : Plaidoyer Photographique : Dossier patrimoine
Plaidoyer Photographique : Dossier impacts



97 rue Mont d'Oran
73500 Villarodin Bourget
Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Préambule.

Notre association créée en décembre 2001 a pour but de défendre les intérêts des propriétaires et des habitants de la commune de Villarodin-Bourget contre les nuisances liées au futur chantier de la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Nous sommes en contacts et solidaires avec les associations des autres communes. Nous partageons les mêmes préoccupations autour de ce projet.

Ce grand projet de fret ferroviaire est légitimé par le respect et la protection de l'environnement. En offrant une alternative au transport routier, il permettrait de limiter le nombre de camions transitant dans les vallées Alpines.

Le projet a débuté au printemps 2002 par la réalisation de la descenderie de « Villarodin_Bourget Modane ». L'entrée de la galerie est située au bord de l'Arc à proximité du village du Bourget. Son parcours passe sous le village pour rejoindre le tracé du futur tunnel de base quelques 400 mètres plus bas.

Sa fonction dans l'avant projet est de déterminer la faisabilité technique du tunnel de base. Pendant le chantier elle servira à la remontée des déblais. Pour l'après chantier elle offrira un accès pour la sécurité et le suivi technique.

Depuis 2 ans nous subissons les nuisances de ce chantier, nous souhaitons en porter témoignage. Demain en prévision des travaux du tunnel de base L.T. F prévoit une extension du chantier, ainsi que le stockage de 2 millions de m3 de déblais sur notre commune. Ces prévisions ont des impacts environnementaux indéniables. Nous les considérons inadmissibles.

Nous sommes certains que des modifications peuvent être apportées au projet afin qu'il soit conforme avec ses engagements environnementaux. C'est pourquoi nous sommes opposés à une extension démesurée de ce chantier.

Nous répondrons, comme le précise le dossier, sur les impacts environnementaux, en écartant le côté financier et le planning. Cependant, nous sommes conscients que ces deux aspects auront des incidences sur la maîtrise des risques, la limitation des nuisances et des préjudices environnementaux.

Nous espérons que le caractère critique de nos remarques et témoignages permette de trouver des solutions adaptées pour respecter l'environnement et la qualité de vie des riverains.

Sans une réelle prise en compte des impacts présents et à venir notre situation deviendra insoutenable. Nous souhaitons que nos suggestions puissent être examinées par les décideurs et que des réponses précises nous parviennent avant l'adoption du projet définitif.

Ce n'est que dans ces conditions que nous serons à même d'envisager des perspectives d'avenir pour notre commune.



97 rue Mont d'Oran
73500 Villarodin Bourget
Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Un territoire à comprendre.

Une commune de montagne.

Villarodin Bourget est une commune de montagne, elle abrite sur son territoire une partie du Parc National de la Vanoise, son activité économique est largement basée sur le tourisme : station de sport d'hiver, site de villégiature l'été, randonnée, alpinisme, escalade...

Ces atouts sont aussi largement exploités pour le loisir des habitants, pêche, chasse...

L'intérêt de ces territoires a également été jusqu'alors reconnu. Citons en zone périphérique du Parc, le vallon et la forêt de l'Orgère, à proximité du village une zone pressentie pour un classement Natura 2000, plus près de l'Arc des zones classées ZNIEFF et ZICO.

Des territoires convoités. Le site du Moulin et les Tierces

Pour stocker définitivement des déblais et établir une nouvelle plate-forme pour le chantier du tunnel de base, L.T.F envisage l'altération définitive du site du moulin.

Pour stocker définitivement les déblais du tunnel de base, L.T.F a pressenti le site des Tierces.

Ces sites n'ont pas les caractéristiques requises pour être destinés à recevoir des déblais : ils ne sont pas à réhabiliter, ils contribuent à la qualité paysagère du fond de vallée.

Ces projets sont en contradiction avec les règles énoncées dans les dossiers de la consultation de RFF. Pourtant il s'agit bien du même projet.

*Cf (page 73 Dossier itinéraire fret : Saint André Le Gaz Sillon Alpin via le tunnel sous chartreuse.)
Dépôts définitifs de matériaux.*

« Les zones de mise en dépôt intégreront les préoccupations environnementales : aucun dépôt ne devra être réalisé en zone inondable ainsi que sur des terrains abritant des espèces protégées. Dans les zones humides et la ZNIEFF de type 1 concernées par le projet la réalisation des dépôt sera conditionnée par l'accord de la DIREN »

Géographie.

Le site du moulin une zone humide en fond de vallée constituée d'un sol sablonneux reposant sur une nappe d'eau, un site unique dans la vallée de la Maurienne où la rivière respire. Les crues n'y ont pas un caractère de catastrophe à enjeu humain et la population a pu y établir des jardins.

C'est le début d'un fond de vallée de Maurienne jusque là épargné par les infrastructures.

Ce site est inondable, c'est un bassin naturel d'expansion des crues. En aval se trouve la commune de Modane où les conséquences des crues sont beaucoup plus critiques. Le risque est présent avec enjeu humain, de nombreux arrêtés de catastrophe naturelle en témoignent.

Ces caractéristiques ont été jusque là prises en compte par l'administration, en interdisant toute perspective d'aménagement sur cette zone. Le seul équipement présent sur le site est la « piste de l'ONERA ». Cette piste est une ancienne voie de chemin de fer créée lors de l'implantation de la centrale de l'ONERA après guerre. Le caractère inondable a été pris en compte par la mise en place de buses permettant à l'eau de s'étendre sur la totalité du site du Moulin.



97 rue Mont d'Oran
73500 Villarodin Bourget
Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Un site classé.

L.T.F envisage dans son projet d'étendre son chantier sur le site du moulin, site d'intérêt à plus d'un titre.

Ce site est classé :

- ZNIEFF (Zone Naturelle d'intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) de type 2 7650 « Haute vallée de la Maurienne »
- ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux). L'étude d'impact sur la faune et la flore de l'enquête publique a révélé la présence de nombreuses espèces d'oiseaux protégées.
- NCz et INAfz au POS actuellement en vigueur, la zone est de plus classée sur le
- POS comme Zone d'intérêt paysager à préserver.

Patrimoine.

La population a gardé en mémoire et en partie dans ses pratiques des modes de vie ancestraux : exploitation manuelle des affouages, prés de fauche en montagne, irrigation par les biefs (canaux), jardins vivriers à proximité du village et au bord de l'Arc.

Chaque famille exploite ici ses jardins vivriers. Ce sont les retraités qui s'en occupent la plupart du temps, mais l'entraide est toujours coutumière dans les familles. Au moment des semailles et des récoltes, tout le monde participe. Le savoir faire se transmet ainsi entre les générations.

Si l'on remonte au début du 20^{ème} siècle, les céréales cultivées autour du village et transformées au moulin suffisaient à subvenir aux besoins des hommes et des bêtes.

Le site du Moulin témoigne de cette authenticité de par l'exploitation agricole des terres et la présence d'un canal et d'un moulin hydraulique.

Le canton de Modane est très marqué par la présence d'ouvrages militaires défensifs : les forts de l'Esseillon à Aussois, le fort de Saint Gobain à Villarodin-Bourget et le fort Replaton à Modane.

La commune n'a pas été épargnée par les luttes de territoire de la seconde guerre mondiale : résistants tombés sous les balles, bombardements sur le Bourget.

La bâtisse du Moulin, comme d'autres maisons du village, date de la reconstruction d'après guerre suite aux bombardements.

Mais, son implantation initiale est beaucoup plus ancienne. Son origine est vraisemblablement contemporaine à l'édification du village du Bourget : lorsque que la population s'est déplacée du hameau d'Amodon situé plus haut vers l'emplacement actuel.

Nos recherches nous ont permis de trouver un document attestant d'une vente du moulin et du canal en 1814.

Ces témoignages peuvent compléter l'offre touristique actuelle. L'histoire des villages, l'authenticité du mode de vie et la qualité des paysages constituent des atouts irremplaçables sur lesquels peut s'appuyer une dynamique touristique à vocation culturelle.



97 rue Mont d'Oran
73500 Villarodin Bourget
Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Les impacts du chantier

Etat des lieux des travaux

Risques naturels

La présence de la digue construite pour la plate-forme de la galerie de reconnaissance a pour conséquence un exhaussement du niveau de l'Arc en cas de crue et une augmentation de la vitesse du cours d'eau. Or il n'y a pas de solutions envisagées pour compenser cette aggravation du risque.

Les déblais excavés sont actuellement déposés sur la décharge de Saint Gobain avec transformation paysagère. Cette zone située rive gauche de l'Arc en face de la digue, était autrefois inondable. Désormais, elle n'accueillera plus les débordements de l'Arc en cas de crue.

Hydrologie

Le village du Bourget était doté de sources abondantes qui alimentaient les fontaines du village. Cette eau était contrôlée et déclarée potable, elle était appréciée des habitants qui la préféraient à l'eau du robinet. Elle servait aussi à l'arrosage des jardins à proximité du village.

Ces sources sont taries depuis décembre 2002 par les travaux de la descenderie. Depuis cette date, la galerie draine dans l'Arc un débit d'eau de 150 litres par secondes.

L.T.F est incapable aujourd'hui de nous indiquer un délai pour connaître la solution pérenne qui sera mise en œuvre afin de réparer ce préjudice.

Géologie.

Le tracé de la descenderie était prévu initialement plus en aval et évitait de creuser à l'aplomb du village.

Les sondages ont identifié des zones géologiquement perturbées ce qui a justifié un nouveau tracé passant sous le village. Lors du percement, les 400 premiers mètres étant constitués de roche dure, la progression a été normale jusque sous le village. Mais depuis plusieurs mois l'avancement est perturbé par un contexte géologique difficile.

De plus, le percement de la galerie sous le village a provoqué le tarissement des sources et il faudra financer une solution de remplacement.

On est aujourd'hui en droit de ce demander jusqu'où ont été fait les sondages pour justifier le changement du lieu de percement et quelle validité accorder aux études concernant la suite du tracé.

Aspect paysager

Le percement de la descenderie sous le village a nécessité des travaux préparatoires qui ont empiété sur le lit de l'Arc. Le paysage du fond de vallée a été altéré. Le chantier est autorisé par un arrêté temporaire d'occupation. Aucune étude de réhabilitation prenant en compte l'intérêt paysager du site avant le début des travaux n'a été envisagée pour l'après chantier.



97 rue Mont d'Oran
73500 Villarodin Bourget
Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

La qualité de vie dégradée.

La vie des habitants de Villarodin Bourget est perturbée par les travaux de la galerie de reconnaissance : tirs de mines, poussières, bruits, travaux de nuit et le week-end, tarissement des sources, impacts paysagés, dommages sur les habitations.

Les habitants ne souhaitent pas voir s'étendre le chantier comme cela a été présenté par L.T.F. Cette opinion a été exprimée par un avis remis à Monsieur le Sous Préfet à l'automne 2002. Plus récemment, tout un quartier est intervenu auprès de Monsieur le Préfet pour lui faire part de son exaspération à supporter les nuisances du chantier.

Ces problèmes sont bien sur évoqués lors des réunions bimensuelles de la commission de l'environnement.



73500 Villarodin Bourget
 Email : assmoulin@ifrance.com
 Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Récapitulatif des impacts et demandes d'informations complémentaires

Impacts principaux.	Réductibilité /Objectifs L.T.F	Réductibilité/Objectifs Association	Principes mis en œuvre par L.T.F	Principes exigés par ASSMoulin
Nuisances				
Poussières	Respecter la législation	Eviter les impacts sur la santé des riverains. Conserver un semblant de qualité de vie	Arrosage aléatoire.	Arrosage systématique. En plus de l'arrosage du chantier, mettre en place un système d'arrosage permanent en périphérie du chantier. Etre informé sur les conséquences de ces poussières sur la santé.
Bruit	Respecter la législation, Contrôler les mesures enregistrées.	Supprimer les tapages nocturnes. Conserver un semblant de qualité de vie.	Habillage de la tour de scalpage et des bandes transporteuses	Le respect des engagements. Concertation pour la mise en place des enregistreurs. Proscrire le travail de nuit en surface et les tirs de mine. Avoir un interlocuteur permanent pour répertorier les plaintes.
Pollution Contrôle des rejets dans l'Arc des eaux d'exhaure	Eviter ou réduire les apports éventuels de polluants	Eviter toute pollution des eaux de l'Arc. Vérifier l'efficacité des moyens mis en oeuvre	Construction d'un bassin de décantation	Apporter des mesures correctives, l'efficacité du bassin est réduite par la procédure de curage.
Travaux dans l'Arc.	Se conformer à la législation en vigueur	Eviter toute pollution des eaux de l'Arc. Vérifier le respect des procédures		Tous travaux dans le cours de l'Arc doivent être entrepris en conformité avec les autorisations nécessaires.
Trafic routier. Camions traversant Modane.		Limiter le trafic en agglomération		Privilégier le rail.



73500 Villarodin Bourget
 Email : assmoulin@ifrance.com
 Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Impacts principaux.	Réductibilité /Objectifs L.T.F	Réductibilité/Objectifs Association	Principes mis en œuvre par L.T.F	Principes exigés par ASSMoulin
Préjudices				
Risque tarissement des sources	Limiter le tarissement			Etanchéifier la galerie
Tarissement des sources	Solution provisoire de remise en état.		Remonté de l'eau d'arrosage au village par pompage au niveau de la galerie.	Maintenance l'efficacité du système de pompage y compris pendant le mois d'août.
Tarissement des sources	Solution définitive.		Appel d'offre d'une étude pour une solution pérenne.	Engagement contractuel sur un planning pour le rétablissement en eau de qualité. Et ce quelque soit l'issue du projet.
Dommages sur les habitations, Fissures sur les dalles et les façades.	Etablissement d'une expertise, avant et après travaux	Prise en compte des préjudices.	Les expertises après travaux excluent la responsabilité du chantier.	Indemnisation ou réparation des préjudices constatés.
Endiguement de l'Arc et construction de la plate-forme du chantier de la descenderie. Les travaux préparatoires au chantier de la galerie de reconnaissance ont altéré l'intérêt du site, tel qu'il avait pu apparaître au Conservatoire du Patrimoine Naturel de Savoie.	Rien n'a été envisagé	Restitution de l'intérêt paysagé du site à l'issu du chantier.		Reconnaissance du préjudice paysagé. Engager les études de réhabilitation du site en vue de son classement à l'issu du projet.



73500 Villarodin Bourget
 Email : assmoulin@ifrance.com
 Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Impacts principaux.	Réductibilité /Objectifs L.T.F	Réductibilité/Objectifs Association	Principes mis en œuvre par L.T.F	Principes exigés par ASSMoulin
Maîtrise des Risques				
Construction de la plate-forme du chantier de la descenderie Endiguement de l'Arc. exhaussement du niveau de l'Arc en cas de crue.	Rien n'a été préconisé	Remise à l'état initial à l'issu du chantier pour limiter les risques.		Remise à l'état initial à l'issu du chantier. Sensibilisation de la population sur les risques encourus. Préserver les zones situées en amont.
Mise en dépôt définitif des déblais sur l'ancienne décharge de « Saint Gobin ». Suppression d'une zone inondable en cas de crue.	Rien n'a été préconisé			Remise à l'état initial à l'issu du chantier. Sensibilisation de la population sur les risques encourus. Préservation des zones inondables situées en amont.



Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

La suite du projet : l'enjeu des déblais

Pour stocker les déblais de la descenderie, L.T.F envisage la construction d'une deuxième digue en amont du chantier actuel et le remblaiement total et définitif du site du Moulin. Pour stocker les déblais du tunnel de base, il est prévu d'utiliser la forêt des Tierces située sur l'autre rive de l'Arc.

Risques d'inondation

Des risques d'inondations et coulées de boue avec enjeu humain sont répertoriés sur les communes situées en aval du site du Moulin. Cette zone est un bassin naturel d'expansion des crues.

L.T.F projette l'endiguement et le remblaiement du site alors que tous les projets d'empiètement de cette zone inondable ont jusqu'alors été proscrits.

Faut-il en conclure qu'au regard des responsables l'enjeu du projet modifie la nature du risque ?

Le projet d'édification de la digue est prévu pour sécuriser une plateforme de dépôt des déblais du tunnel de base. Il en résultera un exhaussement de 40 cm du niveau de l'Arc en cas de crue.

Quelles sont les mesures envisagées pour redonner au cours de l'Arc un niveau de risque équivalent pendant et à l'issue du chantier ?

Quels scénarios catastrophe ont été simulés pour mettre à l'épreuve les solutions retenues ?

Portance du site

Le site du moulin est situé au bord de l'Arc, c'est une zone humide. Un trou d'eau évoluant d'années en années indique clairement cette caractéristique.

La composition de cette zone permet-elle de soutenir la mise en dépôt de 140 000 m³ de déblais ?

Le niveau de connaissance en géologie du site, par les sondages effectués, est-il suffisant pour parier sur l'avenir ?

L'avancement des forages permet-il de conforter ou d'infirmer les hypothèses des études ?

Le comblement du site par des déblais sur une hauteur de 3 à 5 mètres pourrait déstabiliser le sous-sol et induire une modification du lit de l'Arc. Les conséquences à long terme semblent difficilement prévisibles et maîtrisables.

Nous sommes toujours demandeurs auprès de L.T.F du résultat des études de portance réalisées durant l'été 2002.



Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

La mise en dépôt sur le site des tierces comporte aussi des risques.

A l'issu du projet c'est tout un secteur sensible qui aura été modifié. Ce site est entouré de terrains instables tels que des rochers de Gypse. Les déblais seront comme suspendus au dessus du lit de l'Arc. Les études devront être particulièrement rigoureuses car les mouvements de terrains ne sont pas toujours prévisibles. Cependant, lorsqu'ils se produisent, il faut entreprendre d'urgence des travaux non appréhendés au départ et parfois beaucoup plus coûteux que l'économie réalisée lors du choix de la solution.

Impact paysager et environnemental

Les sites du Moulin Sud et Nord pressentis pour stocker les déblais *sont des zones uniques en Haute-Maurienne. Ils constituent des écosystèmes originaux et en constante régression suite aux endiguements dont sont victimes les rivières.* Le Moulin abrite un *habitat dont la conservation est prioritaire en Europe. Ces milieux ne pourront être reconstitués à l'issu des travaux. Il n'existe pas de milieux similaires à proximité du site.*

Cf (page 3 à 6 Annexe 3.4 Inventaire de la faune et de la flore Dossiers d'enquête publique décembre 02)

Le site des Tierces a été pressenti de par sa proximité du chantier. Nous ne disposons d'aucune étude géologique et environnementale concernant ce site. C'est une forêt naturelle qui abrite de nombreuses espèces.

L.T.F. justifie l'utilisation des Tierces par le projet touristique de la mairie sur le thème de l'eau.

Le dossier soumis à consultation aurait dû comporter les réponses aux questions soulevées par le dossier d'études programmatiques, en particulier les éléments juridiques à prendre en compte et les notes sur les études d'impact.

La forêt des Tierces est située en bordure de la nationale, le site du Moulin est visible depuis la départementale. L'altération de ces paysages sera évidente pour les visiteurs de la vallée. La remise en état envisagée ne pourra en aucun cas rendre à ces sites leur aspect naturel.



Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Les conditions d'une insertion réussie.

Les dossiers soumis à la consultation provenant de RFF mettent l'accent sur les impacts environnementaux et les moyens à mettre en oeuvre pour les limiter.

Nous aurions apprécié de trouver cette même approche sur le dossier de LT F spécialement concernant les enjeux essentiels soulignés par les études d'impact du dossier d'enquête publique.

Des actions doivent être mises en oeuvre pour faire de ce projet dont la légitimité est issue du respect de l'environnement, un projet exemplaire.

Evaluation et prévision des besoins du chantier.

LTF justifie l'annexion du site du moulin par un besoin de place pour une plate-forme du tunnel de base et pour le stockage définitif de déblais.

A chaque commission de l'environnement le directeur de LT.F nous informe que la construction de la digue est toujours au programme pour 2004 et qu'il faut prévoir une place maximum compte tenu du fait qu'il est possible d'avoir 6 fronts de forage en même temps : les 2 tunnels dans les 2 sens et le tunnel de la gare souterraine dans les 2 sens.

Nous comprenons que L.T.F. souhaite disposer d'une surface maximum pour le dépôt des déblais. Cependant il ne nous semble pas nécessaire de transformer les abords du chantier en immense carrière à ciel ouvert. Il nous paraît peu probable que les 6 fronts d'attaque fonctionnent en simultané surtout que le percement de la gare souterraine sera limité dans le temps.

D'autre part, le dossier remis à l'enquête publique justifie l'occupation des jardins pour l'implantation d'infrastructures du chantier. Elles seront :

- une centrale à béton
- une unité de concassage
- une aire de stockage des matériaux.

Ces prévisions pourraient être réactualisées en tenant compte des éléments suivants :

Une centrale à béton est déjà opérationnelle pour la descenderie. Il est aussi possible d'en installer une dans la galerie au niveau de la gare souterraine comme le font les Suisses.

Une station de concassage performante est déjà opérationnelle pour la descenderie. Sa capacité est bien supérieure à la capacité de forage actuelle, elle est d'ailleurs arrêtée depuis plusieurs mois faute de matériaux.

Une aire de stockage non prévue au moment de l'enquête a été autorisée sur la future zone industrielle de Modane.



Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Nous pensons qu'il est nécessaire d'établir avec précision les besoins de surface pour le tunnel de base, qu'il faudra adapter la capacité de traitement des déblais à l'avancement du forage et qu'il est possible de mettre en œuvre des moyens pour l'évacuation et le transport des matériaux.

Un phasage environnemental

Le projet de digue a été autorisé par arrêté préfectoral au titre de la demande d'autorisation de la loi sur l'eau après l'enquête publique de décembre 2001 concernant les travaux de la galerie de reconnaissance. La construction de la digue n'a d'autre intérêt que de constituer une plateforme pour le tunnel de base et de stocker les déblais de la descenderie et du tunnel de base.

Son édification condamne de fait le site.

Nous demandons que ce projet soit lié à celui du tunnel de base de manière à ce qu'aucun site ne soit altéré avant la DUP du tunnel de base.

Nous demandons un phasage environnemental basé sur les principes suivants :

- Aucune anticipation de travaux portant atteinte à l'environnement sans avoir étudié toutes les autres possibilités avec les acteurs locaux.
- Aucune anticipation de travaux portant atteinte à l'environnement sans décision définitive de la réalisation du tunnel de base ; les travaux de la galerie de reconnaissance sont présentés comme faisant partie de l'étude de faisabilité du tunnel de base.
- Dédier en priorité au stockage temporaire les zones ne comportant pas de contraintes fortes au plan de l'environnement, sites d'anciennes carrières par exemple.
- Une volonté de gestion rationnelle des surfaces impactées.
- Une priorité à la réhabilitation définitive en parallèle du déroulement du chantier.

Priorité à la réparation des préjudices.

Les sources du village du Bourget ont été taries par le percement de la galerie.

L.T.F nous indique que des mesures de restitution pérennes pourront être entreprises dès que le percement de la galerie sera plus éloigné de la nappe, c'est à dire avant la fin du percement de la descenderie.

Nous souhaitons que la commune dispose d'un document contractuel de cet engagement.

La digue est soumise à l'octroi d'un budget pour sa réalisation, elle causera un préjudice à plusieurs égards.

Nous demandons que les budgets soient mis en priorité pour restituer ce qui a été dégradé avant l'entreprise de nouvelle dégradation.

Y a-t-il un budget prévu dans le projet pour les réparations des préjudices causés ? Si oui quelle est sa part ? N'a-t-il pas été sous-estimé ?



Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Des alternatives à étudier : l'utilisation optimale des déblais

La revalorisation des déblais transformés en granulats à béton est d'actualité. L'usine de concassage le permettant, cette solution doit bien sûr être systématique.

Les déblais non transformables peuvent servir à l'édification de merlon paysager, leur transport doit être envisagé pour permettre cette utilisation.

Il serait doublement préjudiciable que l'on constate le stockage définitif des déblais sur des sites à préserver et l'ouverture de nouvelles carrières en vue de fournir des matériaux à ce projet et aux ouvrages futurs.

La mise en place des déblais définitifs doit être proscrite sur des sites non altérés.

L'excavation des déblais doit être positivée : valorisation de sites, réhabilitation de carrière, utilisation pour réduire les risques.

Des moyens techniques considérables vont être installés pour l'évacuation de millions de mètres cube de matériaux depuis les fronts de tailles. Ces matériaux seront transportés sur plusieurs kilomètres dans les galeries, puis remontés de 400 mètres vers la surface.

Nous ne comprenons pas qu'en surface il n'y ait pas d'autres solutions envisagées que le stockage à proximité de l'entrée de la galerie sur des sites inappropriés.

Le transport des matériaux par le rail ?

Les matériaux valorisables extraits sont transformés en granulats à béton. Une partie sera consommée sur place, une autre partie devra être acheminée jusqu'aux lieux de stockage et d'utilisation.

Les matériaux dits non valorisables ne sont pas utilisables pour la construction mais ils peuvent servir à l'édification de merlons paysagés.

Même si la solution de déposer sur le site des Tierces était retenue, sa capacité évaluée à 2 millions de m³ ne permet pas d'absorber les 3,5 millions de m³ excavés du tunnel. Ces déblais devront donc être déplacés.

Il faudra trouver un moyen de transport adapté pour acheminer tous ces matériaux vers des lieux de stockage proche de leur utilisation finale.

Le chantier est à proximité de la Gare de Modane, tout proche de la voie ferrée. La piste de l'ONERA traversant le Moulin est une ancienne voie ferrée de 4 kilomètres construite après guerre et en liaison avec les rails de Modane. Son unique utilisation a été l'acheminement des pièces détachées de la soufflerie par train.

Nous demandons qu'une partie de cette voie soit remise en l'état pour permettre le transport des matériaux et des déblais depuis le front de percement de la galerie. La distance pour rejoindre les voies ferrées actuelles est de moins d'un kilomètre. Cette voie pourrait servir pendant toute la durée du chantier. Cette solution aurait plusieurs effets positifs : elle permettrait de réduire les nuisances en utilisant les déblais pour valoriser des sites et de réduire le nombre de camions traversant Modane pour le transport des matériaux.



Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Le réseau ferré actuel n'est pas saturé puisque son activité est réduite du fait de la mise au gabarit du Mont Cenis. Pourtant depuis plusieurs mois et pour encore 3 ans au moins des camions traversent Modane plusieurs fois par jour pour alimenter le chantier de Saint Martin La Porte situé lui aussi en bordure de voie.

LT.F ne pourrait-il pas être le client phare de la solution ferroviaire ?

En Suisse cette solution a bien évidemment été mise en œuvre pour le tunnel du Lötschberg. Le transport des matériaux par rail y a été mis en place pour la descenderie de Goppenstein, le projet est comparable à la descenderie qui nous concerne.

Une galerie de 4 kilomètres est réalisée à proximité de la gare de Goppenstein. Elle permet d'accéder à 4 fronts d'attaque du tunnel de base simultanément. Sur ce site, la prise en compte des contraintes liées à l'étroitesse de la vallée et aux risques naturels ont conduit à limiter l'emprise du chantier.

A la sortie de la galerie une gare a été mise en place, les déblais sont chargés pour être acheminés sur le site de Raron.



Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Stockage définitif des déblais : le choix du site des Tierces.

Aujourd'hui LTF justifie l'annexion de la zone des Tierces par un projet d'implantation touristique envisagée par la mairie.

Les critères de choix des sites habilités à recevoir des matériaux sont :

- la proximité des chantiers
- l'existence de sites d'anciennes carrières
- la demande extérieure
- l'absence de contraintes fortes au plan de l'environnement
- les caractéristiques prévisibles du réaménagement en fin de travaux

Le choix du site.

Le site des Tierces n'est pas habilité à recevoir des déblais. On peut penser que la proximité par rapport au chantier a justifié son choix, mais ce critère n'est pas suffisant pour se l'approprier. Il ne prend pas en compte les contraintes environnementales.

La démarche de L.T.F consiste à imposer à la collectivité locale l'initiative d'un projet de réhabilitation sur lequel elle s'appuie pour justifier le bien fondé de ce choix.

Pour preuve, l'annexion des Tierce a été annoncée par Alpetunnel au cours de la réunion publique d'octobre 2001 comme incontournable, alors que la mairie n'avait jusque là jamais fait part d'un quelconque projet.

C'est donc sous la menace de voir son territoire annexé que la mairie va essayer d'obtenir par un moyen ou un autre des compensations. C'est le but de l'étude programmatique engagée à l'été 2002.

Cette étude doit déterminer à quel type d'implantation touristique le site des Tierces pourrait être destiné.

L'étude programmatique

Elle présente un déficit au niveau du canton sur une activité touristique autour de l'eau ainsi qu'une sous exploitation de la capacité d'accueil de la station de la Norma en été.

L'étude programmatique propose un projet touristique sur le thème de l'eau tout en précisant que *la question ne porte pas sur son utilité mais sur le financement et le phasage des travaux.* (cf p4 Etude programmatique suite au chantier Lyon Turin ferroviaire)

Elle fait apparaître la nécessité de minimiser ou compenser les préjudices et de préserver ou restituer la qualité paysagère.

Les chapitres 4 (Eléments juridiques à prendre en compte) et 5 (Note sur l'étude d'impact) de l'étude, tout comme notre dossier remis à l'enquête publique, font apparaître des interrogations suscitées par les dossiers soumis à l'enquête publique en décembre 2001.



Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Ils font part des éléments à prendre en compte pour vérifier la validité des travaux comme la vérification des règles d'urbanisme (environnement, loi Montagne...) et la réalisation d'une étude d'impact sur la zone des Tierces.

De plus, l'étude énonce la liste des contraintes qui pourraient s'opposer à l'utilisation des Tierces.

Il est essentiel que ces observations soient prises en considération, puisque ce dossier permet à L.T.F de justifier son projet.

Nous souhaitons connaître les réponses apportées à ces observations. Celles-ci devraient être communiquées à la population.

Nos remarques concernant l'étude programmatique

Des compléments s'avèrent indispensables :

Etude de marché

L'offre touristique proposée dans l'étude programmatique devrait s'accompagner d'une étude de marché pour quantifier la demande. Cette étude sera d'autant plus hasardeuse qu'elle devra anticiper cette demande. En effet, l'équipement ne pourra être opérationnel que dans 15 ou 20 ans.

Mais il ne suffit pas de doter la commune d'équipements, même si la participation financière de la commune est réduite, il faudra que ces équipements soient rentables et que les charges de structures ne grèvent pas le budget communal.

Aujourd'hui, la commune compte 500 habitants et participe déjà à la gestion de la station de la Norma.

Qu'apportent les déblais au projet touristique.

Si les classifications propres à la sauvegarde environnementale sont respectées, L.T.F ne peut disposer du site des Tierces.

Puisque c'est le projet touristique qui va justifier de l'utilisation du site, on peut comparer la situation après l'implantation à la situation d'aujourd'hui.

On ne résonne plus en partant d'une zone de chantier à réhabiliter, mais d'une zone naturelle à aménagée pour une fréquentation touristique. L'obligation des aménagements paysagés ne se justifie plus. Le site répond par nature aux exigences d'une fréquentation touristique et même bien au delà puisque son authenticité est conservée.

Les infrastructures à construire pour l'activité touristique ont un coût, quelque soit l'implantation. L'implantation sur des déblais nécessitera un surcoût par rapport à une implantation classique.

L'intérêt du projet de réhabilitation est alors beaucoup moins intéressant, le choix du site est-il encore justifiable ?



Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Qui va financer le projet.

L'étude détermine une enveloppe financière pour la réalisation du projet touristique.

Elle ne fait pas apparaître les moyens de financement.

Pour la mise en œuvre d'un projet touristique une commune doit compter, sur ses propres ressources financières, réserves propres et emprunts, et sur des aides sous forme de subventions régionales, nationales ou Européenne.

Elle peut aussi faire appel à des capitaux privés, qui participeront au projet s'il leur paraît rentable.

L.T.F est-elle capable de s'engager sur une enveloppe pour financer ce projet ?

L.T.F n'est pas un groupe privé, il n'a pas de capacité financière propre, ses fonds viennent de l'état. Les sources de financement du projet Lyon-Turin sont les mêmes que celles d'une commune.

Sauf participation privée, ce sont les impôts qui vont financer à la fois les infrastructures de transports et les projets touristiques compensatoires. Le contribuable s'attend à ce que la vocation annoncée du projet soit respectée, c'est-à-dire protéger l'environnement plutôt que l'altérer.

Impact sur la vie des gens

Le choix du site des Tierces et du Moulin, pour le chantier du tunnel, aura des conséquences lourdes sur la qualité de vie des habitants.

En plus de la désolation de perdre l'identité de son territoire et d'avoir le sentiment d'être privé de ses racines, c'est la perspective de 15 ans voire plus de chantier qu'il faut envisager. C'est un préjudice grave que d'être privé de son territoire, de bouleverser ses habitudes de vie et de devoir supporter les nombreuses nuisances des travaux décuplées par rapport aux conditions d'aujourd'hui déjà difficilement supportables.

De quels moyens disposera la mairie pour faire patienter les habitants. Quelles perspectives ou compensation pendant ce laps de temps puisqu'on a déjà tout accepté. La commune sera figée en attendant la récompense au bout de ces 20 années de misères, un paysage remodelé, un complexe anachronique à gérer par nos enfants.

Dans 15 ou 20 ans la commune aura-t-elle les moyens des ambitions d'aujourd'hui ?

C'est un pari pris par notre génération à hypothéquer sur la génération future.



Association de sauvegarde du site du Moulin
97 rue Mont d'Oran
73500 Villarodin Bourget
Email : assmoulin@ifrance.com
Site web : www.assmoulin.org

Avis sur la consultation du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin

Conclusion

Le projet est ambitieux mais les enjeux environnementaux sont énormes. Il comporte de nombreuses incertitudes, risques géologiques, financement, rentabilité.

Nos remarques par rapport au contenu du dossier.

Une priorité du rail s'impose mais le dossier fait apparaître les incertitudes quand à la capacité de financement de l'ouvrage et à sa rentabilité.

En effet comment inverser la tendance du tout routier, il faut une volonté politique forte et que tous les acteurs y croient.

Le choix du rail pour solutionner le transport des matériaux sur le canton de Modane serait un signe positif en faveur de la diminution des nuisances du transport routier. Il prouverait que le rail peut être un moyen adapté pour résoudre le problème des transports.

Transporter les camions s'est bien, les remplacer c'est mieux.

Et la concurrence Suisse.

Le dossier fait apparaître la nécessité au niveau Européen de se doter d'une liaison vers l'Italie et les pays de l'est. Or si la Suisse n'appartient pas à l'union européenne elle n'en sera pas moins concurrente.

Dans les perspectives de croissance du trafic l'offre offerte par les infrastructures Suisse dont la réalisation est déjà bien avancée est-elle prise en compte ?

Pour un projet Européen, des paradoxes à éviter.

L'état va solliciter une contribution européenne pour soutenir son effort financier.

L'Europe a des exigences fortes en matière de protection de l'environnement.

Il serait paradoxal qu'un projet soutenu financièrement par la commission européenne enfreigne ses lois et néglige ses directives.

Le projet s'inscrit dans une logique de développement durable

Le projet est soumis à des incertitudes quand à son financement.

Pour tout projet il existe toujours des solutions un peu moins bonnes pour réaliser un peu moins cher. L'environnement n'en serait-il pas la première victime ?

Le projet s'inscrit dans une logique de développement durable alliant progrès social, efficacité économique et protection de l'environnement. Cf (Page 3 Dossier itinéraire fret : Saint André Le Gaz Sillon Alpin via le tunnel sous chartreuse.)

Qu'ici comme ailleurs ce projet répond à toutes ces exigences et ce sont des sites qui seront épargnés. Le choix des Tierces ne serait pas retenu et le site du moulin serait préservé.

Cela n'empêcherait pas la mise en oeuvre de projets touristiques.