Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA SAVOIE

Le Préfet

Chambéry, le 9 juillet 2012

Monsieur le Président,

L'enquête préalable à déclaration d'utilité publique portant sur la mise en compatibilité de documents d'urbanisme concernant la liaison ferroviaire Lyon-Turin - itinéraires d'accès au tunnel franco-italien s'est achevée le 19 mars 2012.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ont été déposés en préfecture le 2 juillet 2012.

J'ai souhaité d'ores et déjà vous en communiquer les conclusions que vous voudrez bien trouver dans le document ci-joint.

Conformément à la procédure définie par le code de l'environnement, chacune des communes concernées par le projet va être rendue destinataire du rapport et des conclusions de la commission d'enquête.

Le public pourra ainsi prendre connaissance de ces éléments, soit dans ces mairies, soit dans les préfectures et sous-préfectures intéressées mentionnées dans l'article 6 de l'arrêté interpréfectoral d'ouverture d'enquête.

Ces documents seront consultables sur le site internet des services de l'Etat en Savoie (www.savoie.gouv.fr).

Les communes concernées par la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme recevront en plus le projet relatif à cette mise en compatibilité ainsi que le procès verbal de la réunion d'examen conjoint et seront invitées à recueillir l'avis de leur conseil municipal en septembre.

Le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, est également appelé à répondre aux réserves et recommandations formulées par la commission d'enquête.

Monsieur René CHEVALIER
Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Savoie
5 rue Salteur
73000 CHAMBERY

La dernière étape de la procédure consistera dans la transmission au ministre en charge des transports de l'ensemble du dossier y compris les réponses du maitre d'ouvrage en vue de la prise d'un décret en Conseil d'Etat.

La Haute Assemblée devant se prononcer dans un délai de dix-huit mois maximum, le décret déclarant le projet d'utilité publique devrait intervenir en septembre 2013.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués. et les meilleurs.

Christophe MIRMAND

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 ---

CONCLUSIONS MOTIVEES 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

GENERALITES 1

1. PRESENTATION RESUMEE DU PROJET ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS 2

1.1 LE CADRE GENERAL DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PROJET ET LES OBJECTIFS VISES 2
1.1.1 Se donner une nouvelle ambition pour le fret ferroviaire 2
1.1.2 Développer un service d'autoroute ferroviaire 2
1.1.3 Poursuivre l'extension du réseau grande vitesse européen et rendre les Alpes accessibles 2
1.1.4 Améliorer les dessertes régionales 3
1.2 DESCRIPTION GENERALE DU PROJET 3
1.3 L'INFORMATION ET LA CONCERTATION PREALABLE A L'ENQUETE PUBLIQUE 4
1.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE 5
1.4.1 Déroulement de l'enquête publique et tâches effectuées par la Commission d'enquête 5
1.4.2 Avis sur le déroulement de l'enquête publique et sur l'information donnée au public 5
1.5 PRINCIPALES OBSERVATIONS DU PUBLIC 6
1.5.1 Généralités sur les observations 6
1.5.2 Pétitions 7
1.5.3 Demandes faites à RFF par la Commission et demandes non retenues par la Commission 7

2. AVIS FINAL DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET 8

2.1 LES PRINCIPAUX AVANTAGES DU PROJET PRESENTE A L'ENQUETE PUBLIQUE 8
2.2 LES PRINCIPAUX INCONVENIENTS DU PROJET 9
2.3 L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET 9
2.4 AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE 10
Liste des trois réserves émises par la Commission d'enquête publique 11
Liste des recommandations formulées par la Commission d'enquête publique 14

GENERALITES

Réseau Ferré de France (RFF) demande la Déclaration de l'Utilité Publique (DUP) de la nouvelle ligne fret et voyageurs, de LYON-Saint-Exupéry à SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE.
Ce projet constitue l'itinéraire d'accès coté France au tunnel franco-italien (dit *« tunnel de base »* ou *« tunnel international »)* de la liaison LYON-TURIN. Cette ligne est une infrastructure ferroviaire nouvelle qui s'intègre dans une stratégie de développement de grands projets ferroviaires à l'échelle européenne.
Le projet traverse les départements du Rhône, de l'Isère et de la Savoie, sur près de 140 km dont 80 km en tunnels. 71 communes concernées regroupent 250 00 habitants. Ce sont les suivantes :

Pour la partie LYON-Saint-Exupéry - MONTMELIAN (Phase 1) : les communes traversées sont :

dans le Rhône : COLOMBIER-SAUGNIEU, SAINT-LAURENT-DE-MURE ;
en Isère : GRENAY, 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, FRANCIN, MONTMELIAN ;

Pour la partie AVRESSIEUX - SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE (Phase 2)
Le projet est majoritairement situé en Savoie, mais il traverse aussi quelques communes en Isère :

- 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 ;

La présente enquête publique porte à la fois sur :

- l'utilité publique de la liaison ferroviaire de LYON-Saint-Exupéry à SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU, POS, ZAC) de 43 communes traversées, conformément aux articles L.123-16 et R. 123-23 du code de l'urbanisme.

La procédure de déclaration d'utilité publique est requise, car il s'agit d'un projet pour lequel RFF n'est pas assuré de la maîtrise foncière et de ce fait, le recours à l'expropriation peut être nécessaire.
Conformément à la loi du 12 juillet 1983, dite loi Bouchardeau, ce projet entre dans le cadre de l'article L 123-1 du Code de l'Environnement qui prévoit que *« la réalisation d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux exécutés par des personnes publiques ou privées est précédée d'une enquête publique (...) lorsqu'en raison de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées, ces opérations sont susceptibles d'affecter l'environnement »*.
L'enquête publique est alors organisée selon les termes des articles R.11-14-1 à R11-14-15 du Code de l'Expropriation qui traitent de la procédure spécifique aux enquêtes préalables portant sur des opérations entrant dans le champ d'application des articles L123-1 à L123-16 du Code de l'Environnement.

Le projet implique également la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, au titre des articles L.123-16 et R.123-23 du Code de l'Urbanisme. En effet, la déclaration d'utilité publique d'un projet incompatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme local (Plan Local d'Urbanisme, Plan d'Occupation des Sols ...) ne peut être prononcée que si l'enquête publique concernant ce projet a porté à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.

Les conclusions motivées présentées ne portent que sur la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

1. PRESENTATION RESUMEE DU PROJET ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS

1.1 LE CADRE GENERAL DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PROJET ET LES OBJECTIFS VISES

Le projet concerne l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire LYON-TURIN, entre LYON-Saint-Exupéry et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE. Il fait partie du programme de la liaison ferroviaire LYON-TURIN, qui répond à de grandes ambitions de politique européenne des transports et de protection de l'environnement. Il s'inscrit dans le corridor européen V dit 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.

Le projet vise une amélioration importante des relations ferroviaires entre la France et l'Italie, avec un report modal significatif pour le transport de marchandises, afin de stabiliser les trafics routiers dans un souci de préservation de l'environnement et d'amélioration de la sécurité, et de développer les dessertes internationale, nationale et régionales pour les voyageurs.

1.1.1 Se donner une nouvelle ambition pour le fret ferroviaire

La dernière décennie a été marquée par une forte baisse du tonnage transporté en France par le mode ferroviaire. Le trafic marchandises entre la France et l'Italie a connu la même érosion, accentuée par les contraintes des travaux de mise au gabarit de la ligne historique du Mont-Cenis.
Cependant, comme le montrent les exemples de pays voisins, le transport de marchandises par mode ferré, plus sûr et avec moins de consommation d'énergie et moins de pollution, doit accompagner le développement des échanges européens.
La part du transport ferré dans le trafic transalpin est de 60 % en Suisse, 30 % en Autriche et 10 % en France. Sur la période 2010-2030, la Suisse prévoit une croissance de 3% par an pour le fret ferroviaire et de 1,5% par an du fret routier. Cela signifie le doublement du fret ferroviaire à l'horizon 2035.
En Suisse, le report modal est inscrit dans la Constitution et dans la loi.
Le trafic ferroviaire va donc augmenter significativement dans les prochaines années.

Si les lignes actuelles permettent d'absorber pendant quelques années la reprise du trafic, le projet se révélera à terme indispensable pour offrir les conditions optimales d'écoulement des trafics :

- gains de productivité grâce à des itinéraires conçus pour la circulation de trains lourds,
- libération de capacités sur les lignes existantes pour les trains régionaux,
- assurance d'une haute qualité de service offerte au réseau voyageurs,
- offre de service de transport diversifiée : fret classique et combiné, autoroute ferroviaire.

1.1.2 Développer un service d'autoroute ferroviaire

L'objectif est de développer durablement l'expérience mise en place entre AITON (près de CHAMBERY) et ORBASSANO (près de TURIN). Le service se développera depuis une aire de départ prévue à GRENAY, en Région lyonnaise, et par la mise au gabarit GB 1 de la ligne actuelle à voie unique entre SAINT-ANDRE-LE-GAZ et CHAMBERY. Mais ce développement se heurte aux limites de capacité de cette ligne et de celle de la Maurienne, même au prix de travaux de rénovation ;
Avec des trajets plus rapides, un développement des fréquences de circulation, des trains comportant plus de poids lourds, la nouvelle ligne sera un outil indispensable de report modal de la route vers le rail

1.1.3 Poursuivre l'extension du réseau grande vitesse européen et rendre les Alpes accessibles

Le projet vise à interconnecter les réseaux français et européens à grande vitesse vers l'Italie.
Il permettra l'uniformisation des techniques entre les pays concernés, favorisant du même coup des gains de temps sur les liaisons internationales et rendant plus attractif le mode ferroviaire.

Les trains à grande vitesse desservant les Alpes du Nord ne roulent à la vitesse optimale sur des voies dédiées que jusqu'à LYON-Saint-Exupéry. Ils empruntent ensuite à vitesse réduite les lignes existantes. La nouvelle ligne permettra des gains de temps importants pour la desserte de CHAMBERY, AIX-LES-BAINS et ANNECY, ainsi que de GRENOBLE par la bifurcation de SAINT-ANDRE-LE-GAZ.

1.1.4 Améliorer les dessertes régionales

La nouvelle ligne permettra la desserte à grande vitesse des villes du Sillon alpin, renforçant l'attractivité du mode ferroviaire sur le mode routier y compris pour des déplacements quotidiens.
Les capacités dégagées sur les lignes classiques amélioreront la fiabilité des trains régionaux.

1.2 DESCRIPTION GENERALE 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 :

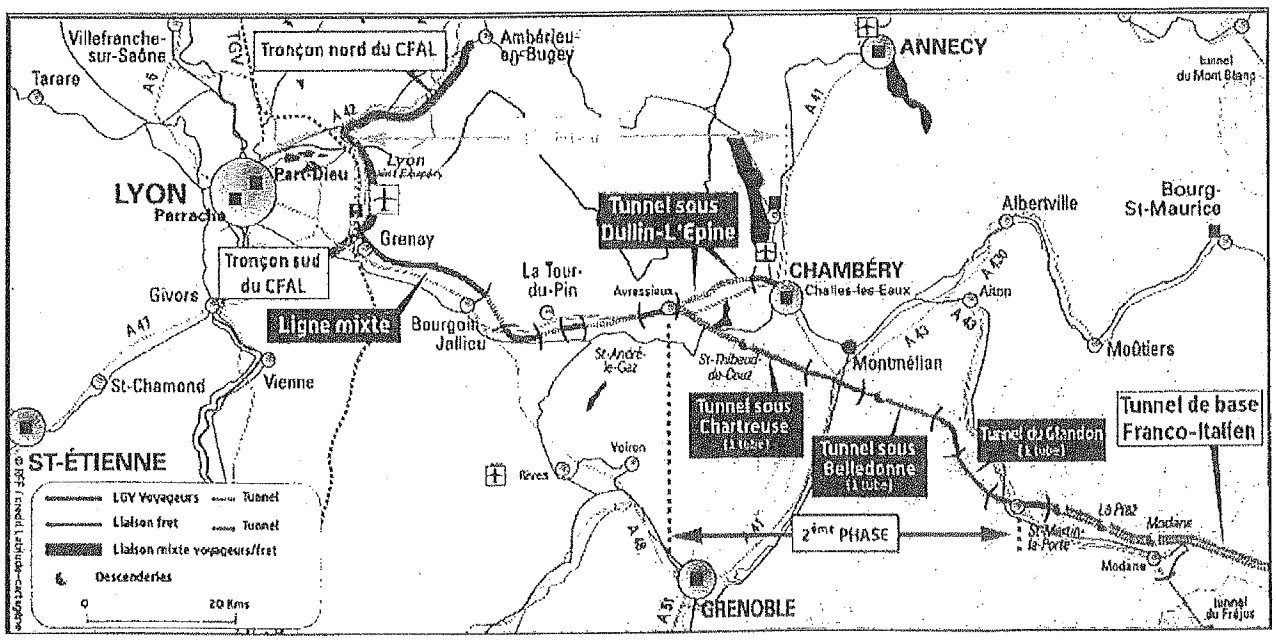
- un raccordement à la gare de LYON - Saint-Exupéry et au CFAL,
- une ligne mixte, fret et voyageurs de GRENAY à AVRESSIEUX,
- un tunnel mixte sous les massifs de Dullin et de l'Epine,
- un raccordement à la ligne existante au Nord de CHAMBERY,
- des aménagements sur les lignes existantes à Montmélian.

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 aussi *« tunnel international »*).

Phase 2 : réalisation d'un itinéraire fret à grand gabarit 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.
Sa mise en service est prévue à l'horizon 2025, en concomitance avec le tunnel international.



1.3 L'INFORMATION ET LA CONCERTATION PREALABLE A L'ENQUETE PUBLIQUE

Les différentes étapes de l'information et de la concertation menées depuis 20 ans ont été présentées dans le Rapport de la Commission d'enquête (Chapitre 1).

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.

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.
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.

Une seconde consultation, menée en février - mars 1995 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.

Une troisième consultation, menée sous l'égide du préfet entre octobre 1997 et janvier 1998, 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).

Une quatrième consultation, en juin-juillet 2000, 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.

A l'automne 2003, une cinquième consultation a porté sur le choix de l'itinéraire fret de LYON au Sillon Alpin (3 itinéraires ont été proposés avec des variantes locales).

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, une nouvelle 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). Elle s'est déroulée au printemps 2005.

La dernière consultation, faite en 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 SNCF, puis RFF, ont aussi participé à de nombreuses réunions, avec les élus et les administrations.

En conclusion, depuis 20 ans, l'information sur le projet LYON - TURIN a été abondante et très 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.
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.

1.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

1.4.1 Déroulement de l'enquête publique et tâches effectuées par la Commission d'enquête

L'enquête s'est déroulée du lundi 16 janvier au lundi 19 mars inclus.
Le dossier a été consultable par le public dans les mairies des communes concernées, aux heures d'ouverture habituelles. Toutes les permanences prévues dans l'arrêté d'ouverture d'enquête pour recevoir les observations du public par un membre de la commission d'enquête ont été tenues.
La Commission d'enquête a effectué successivement les tâches suivantes :

- étudier le dossier, assister à deux réunions de présentation du projet organisées par RFF,
- participer à deux journées de visite d'ensemble du tracé, sous la conduite de RFF,
- tenir 125 permanences dans les mairies des communes, recevoir les personnes venues consulter le dossier d'enquête et écrire leurs observations ou déposer des documents (la durée des permanences était de 2h 30 à 3 h, certaines étant prolongées en raison de l'affluence du public),
- organiser et diriger 4 réunions publiques d'information, ayant rassemblé plus de 1200 personnes,
- rencontrer des associations, entreprises et collectivités territoriales présentes dans le périmètre,
- analyser les observations écrites et documents joints dans les registres,
- présenter la synthèse des observations à RFF, avec deux listes de questions, en l'invitant à produire deux Mémoires en Réponse,
- examiner les Mémoires en Réponse de RFF et faire sa propre analyse et ses commentaires,
- participer, une fois l'enquête terminée, à trois réunions avec RFF et auditer quelques personnes,
- se réunir à plusieurs reprises en Commission,
- rédiger et dactylographier le Rapport et les Conclusions motivées relatifs à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, ainsi que les rapports et les conclusions motivées relatifs aux 45 Mises en Compatibilité des Documents d'Urbanisme.

1.4.2 Avis sur le déroulement de l'enquête publique et sur l'information donnée au public

La Commission a pu constater que toutes les mesures relatives à la publicité de cette enquête ont été prises pour que l'information du public soit réalisée dans des conditions convenables et conformément aux règles régissant ce type de procédure.

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, des 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.

Au final, la Commission estime que, dans le cadre et en dehors de la procédure d'enquête publique, toutes les dispositions ont bien été prises pour informer convenablement le public, pour lui permettre d'étudier le projet et de présenter ses observations, et ses critiques.
Dès lors, l'un des objectifs essentiels de l'enquête publique a été satisfait en offrant, par la publicité et l'information apportées, la possibilité d'expression des citoyens sur ce projet.

1.5 PRINCIPALES OBSERVATIONS DU PUBLIC

1.5.1 Généralités sur les observations

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 nouvelle 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 du Rapport.

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.

1.5.2 Pétitions

Environ 3750 personnes, soit plus des deux tiers, se sont exprimées par pétitions ou par lettres-pétition.
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 Alpe, et jugeant le projet trop couteux, compte-tenu de l'état des finances publiques.

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

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

1.5.3 Demandes faites à RFF par la Commission et demandes non retenues par la Commission

Avant d'analyser les contributions recueillies, la Commission 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 ont été présentées sous forme de trois listes :

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

Par contre, 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.
Ce sont les demandes d''étudier le *« Plan B »* et la traversée de la Plaine de Catelan en viaduc.

En effet, la Commission a estimé que *« le Plan B »* qui propose plusieurs tracés de variantes ne pouvait être présenté comme une alternative crédible, car ces variantes ignorent complètement les décisions ministérielles prises depuis 1990.
De plus, aucune de ces variantes n'a été validée par les élus des territoires traversés.
Enfin, ni l'étude des impacts sur l'environnement du *« Plan B »* ni le coût du Plan B n'ont été présentés.

La Commission n'a pas non plus jugé utile de demander à RFF d'étudier la traversée de la Plaine du Catelan en viaduc car cette solution modifierait sensiblement l'économie du projet.

RFF a répondu aux demandes de la Commission dans son Mémoire en Réponse (Annexe IV). Les dispositions présentées par RFF répondent aux demandes de précisions posées par la Commission.

RFF a également étudié les deux contre-propositions présentées sur les communes de CHIMILIN et de CHAPAREILLAN et les résultats de ces études sont présentés dans le Mémoire d'Analyse (Annexe V).

Concernant la proposition alternative faite sur CHIMILIN, la Commission a constaté qu'elle n'a pas été suffisamment étudiée sur les plans technique, environnemental et économique.
La Commission approuve l'analyse faite par RFF dans ses grandes lignes, mais elle formule plusieurs **recommandations** pour améliorer localement l'insertion finale du projet dans son environnement.

Concernant la proposition faite sur CHAPAREILLAN, la Commission a constaté que le contre-projet n'a été décrit que dans ses grands principes et qu'il ne prend pas en compte toutes les contraintes techniques et de sécurité. La Commission n'a donc pas retenu la demande de calfeutrement proposée, mais elle formule plusieurs **recommandations** pour améliorer l'insertion fonctionnelle et paysagère du projet.

2. AVIS FINAL DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET

A partir de l'examen des études établies dans le cadre de l'Avant Projet Sommaire et des observations du public, la Commission a conduit sa propre analyse et est arrivée aux conclusions suivantes.

2.1 LES PRINCIPAUX AVANTAGES DU PROJET PRESENTE A L'ENQUETE PUBLIQUE

La Commission considère que les avantages du projet sont les suivants :

- il constituera à terme un maillon-clé du réseau européen de transport de fret ferroviaire ; il offrira un outil majeur de la politique de report du transport de marchandises de la route vers le fer, permettant ainsi une amélioration de la sécurité routière une réduction sensible de la pollution atmosphérique dans les vallées alpines, et une diminution significative des émissions de gaz à effet de serre à partir de 2037 ;

- il améliorera les liaisons internationales pour voyageurs entre les grandes agglomérations de LONDRES- PARIS-LYON et TURIN-MILAN, favorisant ainsi report modal de l'avion vers le train ;

- la réalisation de la phase 1 du projet améliorera les liaisons régionales pour voyageurs sur les lignes LYON- GRENOBLE et LYON -CHAMBERY, assurant ainsi une desserte plus rapide et plus sûre vers AIX-LES-BAINS, ANNECY et vers les stations touristiques de Savoie ;

- avec la phase 2 de ce nouvel itinéraire et la réalisation en concomitance du tunnel international, les trains de fret de long parcours pourront traverser les Alpes en plus grand nombre, plus vite et avec une fiabilité accrue tout au long de la journée. De ce fait, les entreprises de transports seront plus enclines à utiliser le mode ferroviaire. La nouvelle ligne LYON-TURIN contribuera ainsi à atteindre les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement en matière de report modal ;

- le projet apportera un fort soutien à l'économie régionale, par la création de plusieurs milliers d'emplois pendant la durée du chantier, puis en plaçant la Région Rhône-Alpes au cœur des échanges entre pays de l'Arc méditerranéen.

La Commission estime que les solutions alternatives évoquées ne peuvent être retenues

- le choix du tracé a été validé par plusieurs décisions ministérielles antérieures, il a été inscrit dans la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise ainsi que dans les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) du Nord Isère, de la Boucle du Rhône en Dauphiné, de l'Avant-Pays Savoyard et de la Cluse de CHAMBERY ;

- la saturation des lignes historiques par le développement des TER ne permet pas d'offrir une capacité de transport du fret suffisante à terme ;

- le *« Plan B »* proposé par certains opposants au projet n'a reçu aucun soutien, tant de la part des collectivités territoriales (Région Rhône-Alpes, Conseils Généraux de l'Isère et de la Savoie) que de la part des communes situées sur les tracés proposés par ce plan.

La Commission considère que l'environnement naturel a été globalement bien pris en compte

- la réglementation en vigueur en matières de nuisances a été prise en compte et respectée ;

- la traversée des zones d'intérêt écologique majeur a été étudiée, certains secteurs faisant l'objet de dossiers d'Evaluations d'incidences NATURA 2000, et des mesures compensatoires ont été proposées, certaines ayant déjà l'objet de conventions avec des collectivités territoriales.

2.2 LES PRINCIPAUX INCONVENIENTS DU PROJET

La Commission considère que les principaux inconvénients du projet sont les suivants :

- l'impact du projet sur l'agriculture et l'économie agricole est important, surtout dans l'Avant-Pays Savoyard et en Combe de Savoie ; l'emprise totale prélevée sur les terres agricoles a été estimée à 680 hectares, dont 260 ha pour la ligne nouvelle et les raccordements, 140 ha pour les délaissés entre la ligne et les infrastructures existantes, 65 ha pour les bases chantiers et travaux, et 215 ha pour les mesures compensatoires environnementales ;

- l'emprise totale pourrait cependant être réduite à 480 hectares en réalisant les mesures compensatoires environnementales dans les délaissés de la ligne et en dehors de la bande d'enquête, dans les bassins versants des principaux cours d'eau traversés ;

- le monde agricole a exprimé la crainte qu'à ce chiffre viennent s'ajouter les emprises des dépôts de matériaux provenant des tunnels, mais RFF s'est engagé dans le cadre de l'enquête publique à rechercher au maximum des sites de dépôts dans les carrières et gravières existantes ou futures, et à remettre en état agricole ces carrières après remblaiement ;

- en définitive, la perte de terres agricoles sera de l'ordre de 450 à 500 ha, et des aménagements fonciers devront être mis en place, afin d'aider les agriculteurs à restructurer leurs exploitations ;

- la traversée de certaines zones urbanisées va créer des nuisances supplémentaires aux habitants (bruit, vibrations, ondes électromagnétiques, dégradation du paysage) tant en phase de chantier qu'en exploitation ;

- ces nuisances pourront entraîner une dépréciation de la valeur des biens immobiliers des riverains de la future ligne ;

- des expropriations sont nécessaires, pour de l'habitat et pour quelques activités industrielles.

La Commission considère que les engagements de RFF doivent être confirmés :

- l'engagement de travailler en concertation étroite avec le monde agricole ;

- l'engagement de rechercher des sites de dépôts en dehors des terres agricoles ;

- l'engagement de réaliser les mesures correctrices et compensatoires décrites dans le dossier d'enquête, ainsi que celles qui ont été proposées par la Commission d'enquête.

2.3 L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

Les avantages, exposés dans le sous-chapitre 2.1, font ressortir que le projet répond aux objectifs fixés et s'inscrit dans une logique d'utilité collective aux niveaux régional, national et européen.

Les inconvénients, exposés dans sous-chapitre 2.2, sont forts, mais ils ne sont ni exorbitants, ni même disproportionnés au regard de l'importance de l'ouvrage, considéré tant dans ses aspects techniques que dans ses effets structurants sur les activités économiques et dans ses conséquences sociales.

Enfin, les engagements pris par RFF pour protéger l'environnement devraient permettre d'accepter à terme une perturbation écologique maitrisée et compatible avec les exigences actuelles.

Concernant les observations du public sur la rentabilité de l'ouvrage, il faut rappeler que l'exploitation en elle-même sera réalisée par un opérateur distinct de RFF.

Cette question est étrangère à l'utilité publique proprement dite de l'ouvrage. Il suffit que cet ouvrage rassemble les potentialités d'une exploitation rationnelle pour que l'utilité publique ne soit pas contredite. Or, les infrastructures prévues sont bien de nature à offrir un service optimal au futur exploitant.

S'agissant des observations sur l'exécution des deux phases du projet, il convient de noter que :

- le projet, tel que présenté, n'est pas divisible : il ne correspond à ses finalités et ne répond à ses objectifs que par la réalisation effective de ses deux phases. Réaliser uniquement la « phase 2 », comme il l'a parfois été suggéré, dénaturerait profondément le projet, et en tout état de cause ne correspondrait pas au projet soumis à l'enquête publique ;

- la hiérarchie des phases du projet est un élément substantiel de celui-ci : elle ne peut être remise en cause sans entrainer une modification fondamentale du dossier mis à l'enquête. Ceci étant, RFF reste libre de réaliser le projet suivant le calendrier qui lui paraîtra le plus opportun, au regard des contingences internes et externes qu'il rencontrera.

2.4 AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE

Convaincue de la nécessité de développer le fret ferroviaire aux échelles nationale et européenne, et de réduire la part des transports routiers dans ce trafic de marchandises, afin d'économiser l'énergie, d'améliorer la sécurité routière, et de réduire les émissions de gaz à effet de serre correspondantes, conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement ;

considérant l'ensemble des aspects positifs du projet, notamment l'augmentation de la capacité de transport de fret entre la France et l'Italie, et les possibilités d'améliorer les dessertes voyageurs sur les lignes TER historiques entre les villes du Sillon Alpin et Lyon ;

considérant les impacts sur l'environnement et les nuisances qu'apportera le projet, et prenant en compte les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces impacts et nuisances,

considérant que les avantages apportés par le projet l'emportent largement sur les inconvénients, mais qu'il reste aussi des questions à approfondir ;

considérant enfin au vu des éléments précédents que l'utilité publique du projet l'emporte sur les atteintes à la propriété privée, et soucieuse de voir le projet réalisé dans sa globalité, en respectant les échéances fixées et les engagements pris en faveur de l'environnement ;

La Commission d'enquête publique émet à la majorité de ses membres un **avis favorable** à la Déclaration d'Utilité Publique du Projet de liaison ferroviaire GRENAY - SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE, cet avis étant assorti de **trois (3) réserves** [A] et de **vingt deux (22) recommandations** [B], formulées en vue d'en réduire les effets négatifs et d'améliorer son insertion dans l'environnement naturel et humain.

Ces réserves et recommandations sont présentées à la suite.

α Réserve : si les réserves ne sont pas levées par le Maître d'Ouvrage, l'avis est réputé défavorable.

β Recommandation : les recommandations correspondent à des préconisations formulées par la Commission d'enquête et dont la prise en compte par le Maître d'Ouvrage serait souhaitable.

Liste des trois réserves émises par la Commission d'enquête publique

♦ RESERVE 1 : TRAVAILLER EN CONCERTATION AVEC LE MONDE AGRICOLE ET LES ACTEURS LOCAUX

RFF devra préparer l'Avant-Projet Détaillé en concertation étroite avec le monde agricole et les acteurs locaux, afin de garantir la pérennité des exploitations agricoles et 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. Il s'agira en particulier de :

- réduire au minimum l'emprise des délaissés et des rétablissements de voiries (nœud de GRENAY, Plaine de Catelan, Avant-Pays Savoyard, nœud de LAISSAUD ...) ;
- repenser le principe, le type et la localisation des mesures de compensation environnementales, afin de ne pas utiliser les terres à haut potentiel agricole, mais plutôt privilégier les délaissés et rechercher des sites pour les mesures compensatoires environnementales en dehors de la bande d'enquête, dans les bassins versants des principaux cours d'eau traversés ;
- stocker du foncier agricole lorsque des terres se libèrent, en partenariat avec les collectivités territoriales et la SAFER ;
- rendre à l'agriculture les terrains réaménagés (anciennes carrières et gravières remblayées ...) ;
- réétudier le *« modelé paysager de ROMAGNIEU »* avec les agriculteurs concernés et la Chambre d'Agriculture de l'Isère ;
- accompagner et soutenir largement les procédures d'aménagement foncier, en apportant toute l'attention nécessaire à la question des impacts sur l'environnement de ces aménagements ;
- rétablir la desserte des exploitations et des parcelles agricoles ;
- prévoir une convention entre RFF et la profession agricole pour le rachat des terres remises en état agricole si la production s'avérait insuffisante dans un délai de 5 ans après les travaux, comme cela s'était fait pour le contournement de VALENCE ;
- étudier finement chaque cas pour les activités économiques en aval de l'agriculture (Coopérative d'AVRESSIEUX, Coopérative Dauphinoise,...) et mettre en œuvre des mesures d'aide spécifique.

Par lettre du 15 juin 2012 reçue le 19 juin 2012, le Préfet de la Savoie a informé la Commission d'enquête de la création, par arrêté inter-préfectoral, d'une Commission de pilotage interdépartementale relative au foncier et aux activités agricoles impactées par la réalisation de la ligne à grande vitesse LYON-TURIN.

La concertation demandée par la Commission d'enquête devrait pouvoir s'inscrire dans le cadre de cette Commission interdépartementale.

◆ RESERVE 2 : REETUDIER LA QUESTION DES SITES DE DEPOTS DES DEBLAIS IMPROPRES

RFF devra préparer l'Avant-Projet Détaillé en réétudiant la question des sites de dépôts des déblais impropres. Les attendus de cette étude sont les suivants :

- augmenter le taux de valorisation des matériaux de 60 % à 70 %, afin de réduire de 25 % le volume de déblais impropres ;

- privilégier le remblaiement des carrières (par exemple les carrières GONIN-FOURNIER à CESSIEU, la carrière du Tremblay à LA MOTTE-SERVOLEX, la gravière de Pré Gouardin à LAISSAUD, ...), signer des conventions avec les exploitants et s'engager à restituer en priorité à l'agriculture ces sites après leur remise en état ;

- en cas de difficultés à trouver des sites proches, étendre la recherche de sites de carrières jusqu'à 25 km des chantiers d'extraction et privilégier l'évacuation par voie ferroviaire ;

- n'utiliser, en solution ultime pour le dépôt des déblais impropres, que des terrains agricoles de faible valeur agronomique et dans ce cas, s'engager à remettre en état les sols en respectant le Cahier des Charges établi en accord avec les Chambres d'Agriculture.

L'identification des zones de dépôts sera faite en concertation avec les collectivités locales, l'UNICEM, la profession agricole, et les services de l'Etat.

Cette étude devra être réalisée parallèlement à l'Avant-Projet Détaillé.
Ses résultats devront en être rendus publics avant les enquêtes parcellaires, les enquêtes publiques prévues au titre de la Loi sur l'eau et les procédures d'aménagement foncier.

RFF imposera ensuite aux entreprises les dispositions arrêtées.
Celles-ci seront transcrites, selon le schéma de maîtrise d'ouvrage retenu :

- soit dans les conventions de partenariats ou de concession en cas de partenariat public privé (PPP),
- soit dans les cahiers des charges travaux en cas de maîtrise d'ouvrage directe.

Les demandes d'autorisation au titre des Installations Classées pour l'Environnement (ICPE) et des Installations de stockage des déchets inertes (ISDI) établies par les entreprises devront respecter les résultats de cette étude.

Enfin, lorsque des entreprises seront amenées à remblayer des carrières et gravières ou à réaliser des ISDI, RFF devra contrôler le respect des conditions d'exploitation définies par les arrêtés d'autorisation.

Les entreprises ne pourront déroger à l'ensemble de ces dispositions sans accord de RFF.

♦ RESERVE 3 : METTRE EN PLACE DES COMMISSIONS TERRITORIALES DE CONCERTATION ET DE SUIVI

Ces Commissions Territoriales de Concertation et de Suivi auront pour missions :

- en phase d'études : donner des avis sur les solutions proposées par RFF et vérifier la mise en place des mesures compensatoires, en particulier pour les sites de dépôts des déblais, les traitements paysagers, la préservation de l'environnement naturel et les protections acoustiques ;

- en phase de travaux : prévenir les désordres induits par le chantier (trafics de poids lourds, poussières, fermeture de voies de passage, ...) et proposer les *« solutions présentant les moindres impacts pour la population comme pour l'environnement »* ;

- en phase d'exploitation : vérifier que les objectifs annoncés en matière environnementale et de nuisances (bruit, vibrations) seront respectés. Des propositions pourront être présentées, pour limiter les nuisances sonores, si nécessaire.

Afin de permettre un suivi efficace, les indicateurs de suivi des actions seront précisés, comme l'impose la nouvelle réglementation depuis le 1ier juin 2012.

Chaque Commission Territoriale comprendra :

- des élus locaux et départementaux,
- des représentants du monde agricole et des Chambres d'Agriculture,
- des membres d'associations de protection des riverains et de l'environnement,
- des représentants de RFF et des opérateurs ferroviaires,
- des représentants des services de l'Etat.

Il apparaît souhaitable de mettre en place six commissions par grandes unités territoriales traversées et pouvant dépasser les limites administratives départementales :

- l'Est lyonnais et la Plaine de la Bourbre et de Catelan,
- les Collines du Bas Dauphiné,
- le Val de Bièvre et l'Avant-Pays Savoyard,
- la Cluse de CHAMBERY,
- la Combe de Savoie,
- la Vallée de la Maurienne.

Chaque Commission Territoriale de Concertation et de Suivi devra être dotée d'un budget propre pour assurer son animation et sa communication.

Enfin, l'implication d'un *« garant de la qualité des échanges »* est souhaitable, car elle devrait permettre à RFF d'améliorer les relations avec les populations riveraines impactées et très sensibilisées.

Liste des recommandations formulées par la Commission d'enquête publique

La présente liste résulte du rapport de la Commission d'enquête, sans ordre de priorité.

1. Rechercher, dans le cadre des études d'Avant-Projet Détaillé, à l'intérieur de la bande de DUP un tracé optimal permettant d'Eviter, de Réduire et de Compenser les prélèvements de terres agricoles, les atteintes à l'environnement naturel et les nuisances ;

2. Réaliser une étude fine des exploitations agricoles et des activités liées à l'agriculture impactées directement ou indirectement par le projet, évaluer les pertes d'exploitation sur les différentes productions et mettre en place des aides ou des compensations adaptées à chaque cas, afin de permettre aux agriculteurs qui le souhaitent de poursuivre leurs activités dans les meilleures conditions, et prendre toutes les mesures afin de minimiser les pollutions pendant les chantiers (poussières, rejets, ...) sur les productions agricoles les plus fragiles (vergers, vignes...).

3. Rechercher des mesures compensatoires environnementales compatibles avec une agriculture soucieuse de la protection de son environnement : par exemple viser la reconstitution de prairies permanentes, plutôt que la création de boisements, l'objectif étant d'obtenir une alternance de milieux diversifiés, et signer des conventions avec les agriculteurs ;

4. Adopter une stratégie de compensation des zones humides respectant les principes suivants :

- la compensation à 100% de la surface détruite sera recherchée, soit localement (délaissés, ...), soit plutôt dans les aménagements fonciers intercommunaux ou communaux rendus nécessaires par le projet ; dans le cas des territoires fortement impactés sur le plan agricole (Avant-Pays Savoyard, Combe de Savoie), la surface de compensation pourra être recherchée à l'extérieur des périmètres d'aménagement foncier ;
- la compensation complémentaire (100 % de la surface détruite) sera recherchée en dehors des territoires des communes touchées par le projet, ce complément pouvant être atteint en soutenant des actions de protection et de mise en valeur de zones humides situées dans les bassins versants des cours d'eau traversant la ligne nouvelle, en concertation avec les organismes chargés de la gestion de ces bassins versants et les Chambres d'Agriculture ;
- les zones créées ou réhabilitées devront correspondent à des surfaces minimales de 1 ha, seuil en dessous duquel les milieux sont plus difficilement fonctionnels et les coûts de gestion élevés ;
- dans les territoires sur lesquels serait déjà mis en œuvre un plan de gestion de zones humides, il conviendra de rechercher une complémentarité avec des politiques de gestion engagées, afin de minimiser les prélèvements agricoles supplémentaires ;
- il conviendra de rechercher une partie des zones de compensation sur des espaces spécifiques tels que les anciennes peupleraies qui ont été plantées sur des sols hydropmorphes de grandes surfaces, pouvant être facilement reconvertis en zones humides et présentant en outre, des intérêts certains à la fois agricoles et environnementaux ;
- il est recommandé de prévoir un budget pour la gestion des milieux créés ou réhabilités sur une durée d'au moins 30 ans ;
- un rapprochement devra être engagé avec les conservatoires d'espaces naturels (le « CREN » pour le Rhône, « Avenir » pour l'Isère et le « CPNS » pour la Savoie) pour définir les travaux de création et de réhabilitation des zones humides et les conventions de gestion à long terme.

5. Approfondir la connaissance des eaux souterraines sur l'ensemble du tracé et établir un plan de secours pour chacun des grands aquifères traversés et situé en zone vulnérable ;

6. Dans les zones traversées en tunnels, dresser l'inventaire des points de captage, puits, sources, et canalisations le plus exhaustif possible, en partenariat avec les communes traversées et voisines, ainsi qu'avec les gestionnaires de réseaux (EDF, Syndicat des Eaux du Thiers, ...).

7. Mettre en place une solution acceptable de relogement des habitants qui devront être expropriés, en particulier pour le quartier de la gare de CESSIEU, et pour le hameau de Saint-Sulpice, assurer la protection d'une partie du patrimoine bâti, en l'affectant à des fonctions culturelles.

8. Porter une attention particulière aux questions foncières suivantes :

- la réduction de l'emprise affectant le circuit « Actua Kart » à SAINT-LAURENT-DE-MURE en préférant cette solution à tout autre,
- la réinstallation des entreprises affectées à SAINT-DIDIER-DE-LA-TOUR et à CHIMILIN,
- la réinstallation des entreprises affectées dans la zone des Landiers à CHAMBERY,
- la réduction de l'emprise de l'emplacement réservé de FRANCIN, le long de l'entreprise NANTET,
- la réduction des nuisances pouvant affecter le camping « l'Escale » à SAINTE-HELENE-DU-LAC,
- le maintien d'un accès au hameau de Saint-Sulpice à SAINT-REMY-DE-MAURIENNE.

9. Réduire autant que possible les nuisances acoustiques en réalisant une étude de l'effet cumulé du bruit des infrastructures lorsque la nouvelle ligne longe des infrastructures à fort trafic (A43, lignes historiques), en plaçant des écrans acoustiques le long de la future ligne dans la traversée de la Plaine de Catelan, dans l'Avant-Pays Savoyard, dans l'agglomération chambérienne, dans la Combe de Savoie et en Maurienne, en recherchant chaque fois les meilleures solutions de protection, et le cas échéant en rachetant les habitations les plus exposées au bruit ; Cette recommandation comprend six thèmes d'action :

- dans les zones de multi-exposition, RFF devra aller au-delà de la réglementation, en cohérence avec le CFAL Nord, en augmentant ces surfaces de protection de 20 % (écran, merlon) ;
- dans la zone d'incertitude de calcul du logiciel *« Mithra »* (plus ou moins 2 dB(A)), des isolations de façade seront proposées pour les habitations exposées à un niveau de bruit compris entre 56 et 58 dB(A) la nuit ; si les seuils sont dépassés, une proposition d'acquisition devra être faite ;
- une combinaison protection à la source / isolation de façade sera étudiée dans certains cas, afin de diminuer l'impact visuel des murs anti-bruit ;
- les dispositifs de protection acoustique devront être d'une grande qualité esthétique ;
- sur les ouvrages d'art à structure mixte (acier, béton) la Commission recommande traiter la plateforme en ballast, pour absorber le bruit ;
- les dernières techniques devront être utilisées en matière d'infrastructure (rails, supports ...), de matériel roulant (wagons MODALOHR, freins en matériaux composites), ainsi que les résultats du programme européen de recherches SILENT FREIGHT ;

10. Améliorer l'insertion fonctionnelle et paysagère du viaduc de RUY - SEREZIN, en adoptant les principes suivants :

    - caler au mieux l'axe et le profil en long de la ligne nouvelle au-dessus de l'échangeur de Coiranne, compte-tenu de l'abandon de la liaison autoroutière AMBERIEU-BOURGOIN ;
    - prolonger le viaduc vers le Nord, pour limiter l'emprise du remblai dans le lit majeur afin de ne pas aggraver les crues en aval, notamment dans BOURGOIN-JALLIEU ;
    - prendre des précautions pour éviter tout risque de pollution des captages, tant en phase de chantier qu'en exploitation et préciser ces points dans le Dossier Loi sur l'Eau ;
    - compte-tenu de la multi-exposition au bruit (A43, RD 1006), 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 ;

11. Etudier la prolongation de la tranchée couverte à la sortie Est du tunnel de SAINTE-BLANDINE en concertation avec les propriétaires du Château du Pin et en concertation avec l'AREA qui projette la création d'un demi diffuseur avec bretelle de sortie de l'A43 ;

12. Améliorer l'insertion fonctionnelle et paysagère de la ligne à CHIMILIN en travaillant sur :

- l'abaissement du profil en long du tunnel,
- la possibilité de réaliser la partie ouest du tronçon en tranchée couverte,
- la diminution de la hauteur du viaduc,
- le traitement architectural du viaduc,
- l'amélioration de la protection acoustique sur l'ensemble du tronçon, pour tenir compte de la multi-exposition au bruit.

13. Améliorer l'insertion de la ligne entre ROMAGNIEU et BELMONT-TRAMONET en s'efforçant :

- de réduire l'emprise du « *modelé paysager de ROMAGNIIEU* »,
- d'abaisser le profil en long du viaduc au-dessus du Guiers,
- d'abaisser le profil en long du rétablissement de la RD 916 a.

14. Améliorer l'insertion de la ligne entre BELMONT-TRAMONET et AVRESSIEUX en serrant au plus près les deux voies dans la traversée du marais d'AVRESSIEUX, grouper les zones de chantier pour les têtes des tunnels de Dullin-L'Epine et de Chartreuse, et prolonger la tête Ouest du tunnel de Dullin-L'Epine par une tranchée couverte sur une centaine de mètres de longueur ;

15. Vérifier l'utilité du puits de Lourgian, et si nécessaire le déplacer, pour l'éloigner des habitations ;

16. Améliorer l'insertion fonctionnelle et paysagère de la ligne à la sortie du tunnel de Dullin-L'Epine à LA MOTTE-SERVOLEX en travaillant en concertation avec la Commune et les associations et organiser le chantier de façon à évacuer directement les déblais vers la carrière du Tremblay ;

17. Améliorer l'insertion fonctionnelle et paysagère de la ligne GRENOBLE-MODANE dans la traversée de MONTMELIAN et 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.

18. Etudier, en concertation avec les Services du Conseil Général de la Savoie, l'aménagement du passage à niveau sur la ligne existante à SAINT-CASSIN, ceci pour l'accès au chantier de la descenderie à SAINT-THIBAUD-DE-COUZ et l'évacuation des matériaux extraits ;

19. Améliorer l'insertion fonctionnelle et paysagère de la ligne à la tête Est du tunnel de Chartreuse, sur CHAPAREILLAN et LES MARCHES en étudiant la possibilité :

- d'abaisser le profil en long de la ligne dans le tunnel et celui de la déviation de la RD 1090,
- d'abaisser le profil en long du franchissement de l'A43 et de l'Isère,
- de réaliser une liaison douce Est-Ouest et d'accoler une passerelle piétons-cyclistes parallèle au pont ferroviaire sur l'Isère.

20. Réaliser une étude hydraulique de la traversée de l'Isère, prenant en compte la crue historique du 2 novembre 1859 et les risques de rupture de la digue en rive gauche depuis le pont de MONTMELIAN. L'étude devra être réalisée en concertation avec les collectivités locales (dont le S.I.S.A.R.C.) et la Chambre d'Agriculture de Savoie, afin d'élaborer un projet permettant le remblaiement de la gravière de Pré Gouardin et sa remise en état agricole : les résultats de l'étude seront présentés dans le Dossier Loi sur l'Eau ;

21. Améliorer l'insertion fonctionnelle et paysagère de la ligne dans le nœud de LAISSAUD afin de réduire les emprises prélevées sur l'agriculture et en incluant dans l'emprise la constitution de merlons de protection contre le bruit au nord et au sud de la ligne, dans la zone de raccordement au terrain naturel de la tranchée couverte prévue sur 200 m de long à la sortie du tunnel ;

22. Améliorer l'insertion fonctionnelle et paysagère de la ligne à la sortie du tunnel du Glandon sur SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE et réaliser simultanément les deux têtes de sortie et leurs tranchées couvertes associées.

La Commission estime qu'en répondant à ses réserves et mettant en œuvre ses recommandations, RFF pourra assurer une bonne insertion du projet dans son environnement naturel et humain.

La Commission souhaite que la réalisation de la Phase 1 soit engagée dans les délais prévus et que la mise en service la Phase 2 soit faite en concomitance avec celle du tunnel international.

Enfin la Commission invite les parlementaires à réformer la réglementation acoustique actuelle, afin de mieux prendre en compte la multi-exposition aux sources de bruit des infrastructures de transport, pour garantir aux riverains des conditions de vie satisfaisantes.

Fait à CHAMBERY, le 2 juillet 2012

Les membres titulaires de la Commission d'enquête publique :

Pierre-Yves FAFOURNOUX

Anne MITAULT

Pierre BLANCHARD

Raymond ULLMANN

Guy DE VALLEE

Claude CHEVRIER

Gérard BLONDEL

Guy TRUCHET

Yves CASSAYRE

Philippe GAMEN

Alain KESTENBAND

Guy GASTALDI

Jean-Paul GOUT