



Dossier de l'association ASSMOULIN remis à l'enquête publique concernant l'élaboration du Plan de Prévention des Risques d'Inondation de l'Arc sur le tronçon de Pontamafrey-Montpascal à Aussois

L'association pour la Sauvegarde du Site du Moulin a été créée en 2001 avec pour objectif la protection et la mise en valeur du patrimoine naturel et culturel de la commune de Villarodin-Bourget menacé par le projet Lyon Turin. Nous nous intéressons au bâtiment du moulin, à son mécanisme, au canal qui l'alimente et à son intégration dans un paysage unique de fond de vallée. Le site du Moulin est en effet une zone naturelle d'expansion des crues, avec un intérêt faunistique et floristique qui le classe en site à préserver.

Mais nous ne pouvons séparer cette nature de l'histoire humaine en notant la capacité des générations précédentes à vivre en bonne intelligence avec les risques d'inondation. Le site du Moulin utilisé comme terre d'implantation de jardins vivriers permettait de profiter de la fertilité de la terre sans générer de risque humain ou matériel.

Ce territoire a traversé l'histoire, nous devons nous intéresser à son passé, être vigilant sur son présent et pérenniser son futur.

Depuis la création de l'association nous avons observé les événements qui ont marqué notre commune et notre canton. A travers l'étude des dossiers d'enquête publique de ces vingt dernières années, nous avons pris conscience des enjeux et tenté de faire valoir notre point de vue.

Nous adhérons totalement aux trois objectifs du PPRI. C'est dans cet esprit que nous avons rédigé cette réponse, dans laquelle nous exposerons plusieurs points :

- Détection d'erreurs et demande de correctifs sur le PPRI qui sera adopté
- Remarque sur le périmètre de l'enquête et le découpage par tronçons
- Interrogations sur l'implication de TELT et la prise en compte des travaux du Lyon-Turin dans le PPRI

SOMMAIRE

1	Erreurs constatées dans le dossier	3
1.1	Erreurs de légende dans la carte des aléas planche 7	3
1.1.1	La piste de l'ONERA n'est pas une digue.	3
1.1.2	La piste de l'ONERA ne doit pas empêcher la libre circulation de l'eau	5
1.1.3	Le canal du moulin n'est pas un fossé à l'abandon	6
1.2	Erreur de marquage : discontinuité du zonage des planches 8	7
1.3	Interrogation sur la cartographie des enjeux planche 3	8
2	Le périmètre de l'enquête malgré l'approche par tronçon l'étude reste parcellaire	9
2.1	L'étude par tronçon une approche cohérente.	9
2.2	L'étude pourrait montrer qu'elle intègre les données des autres tronçons.	9
2.3	L'étude pourrait montrer qu'elle intègre les données des PPRN des territoires traversés par l'Arc. 10	
2.4	L'étude pourrait s'intéresser aux aménagements à proximité de l'Arc	11
3	Interrogations sur l'implication de TELT dans le PPRI	12
3.1	TELT s'invite dans le PPRI	12
3.2	Notre approche du projet Lyon Turin	12
3.3	TELT société Franco Italienne divergence entre la France et l'Italie sur les organismes évaluant les risques.	12
3.4	TELT a déposé des déblais dans le lit majeur de l'Arc.	13
3.5	La problématique du rocher de gypse	15
3.6	Les projets de TELT sont très préoccupants	16
3.6.1	Les arguments de TELT, sont des arguments biaisés.	16
3.6.2	Les interprétations de TELT	16
3.6.3	Le cas particulier du Permis d'aménager PA07332218R3001	17
4	Conclusion nos demandes et observations	19
4.1	Résumé de nos demandes :	19
4.1.1	Rectificatif de la carte des Planche 7 et 8	19
4.1.2	Faire reconnaître l'intérêt de de préserver les zones inondables de la commune de Villarodin Bourget	19
4.2	Nos souhaits	20
4.3	Une politique plus ambitieuse	20
4.4	Nos conclusions	21
5	ANNEXES	22

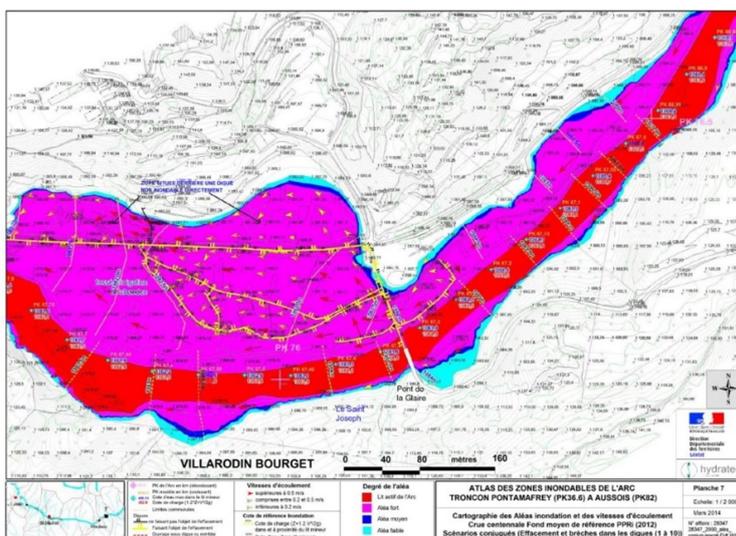
1 Erreurs constatées dans le dossier

1.1 Erreurs de légende dans la carte des aléas planche 7

1.1.1 La piste de l'ONERA n'est pas une digue.

Sur la planche 7 cartographie des aléas on peut lire une mention : **Zone située derrière une digue non inondable directement** :

Cette mention n'a pas lieu d'être puisque la **piste de l'ONERA n'est pas une digue**



La piste de l'ONERA est l'ancienne voie de chemin de fer construite en 1948 pour transporter les éléments de la soufflerie de l'ONERA de son lieu d'origine vers le site d'Avrieux.

Le canal d'aménée d'eau au Moulin existait avant cette voie, aussi, l'arrivée d'eau permettant le fonctionnement du Moulin a été conservée, elle passe sous la piste de l'ONERA. Le canal est aujourd'hui obstrué par les différents travaux que TELT a effectués sur la zone et en particulier par le dessouchage entrepris après la coupe des arbres.



Une fois arrivée au Moulin, l'eau utilisée comme source d'énergie hydraulique retourne à l'Arc. Lors de la construction de la piste de l'ONERA, un aménagement d'un mètre de large sur plus d'un mètre de hauteur a été réalisé pour conserver le passage de l'eau sous la piste.



De plus des buses de 80cm de diamètre intérieur ont été installées pendant la construction de la piste, maintenant ainsi le caractère inondable de toute la zone du Moulin.



Le PPRI ne devrait pas faire état d'une **Zone située derrière une digue non inondable directement**, car, lors de l'édification de la piste de l'ONERA, au contraire d'une digue, tout a été pensé pour conserver le caractère inondable de la zone située en arrière de la piste.

Pour écrire ceci il faut :

- soit n'avoir jamais fait d'observation sur le terrain, ni consulter la population locale,
- soit n'avoir fait aucune recherche dans les archives, car il nous semble qu'au sein des services de l'état cet état de fait doit être répertorié.
- soit avoir subi des pressions pour minimiser la responsabilité de ceux qui voudraient que cette piste soit une digue pour réaliser des aménagements sans contraintes.

Nous exigeons qu'une rectification soit apportée afin de supprimer le mot digue comme qualificatif de la piste de l'ONERA.

On notera que la carte réglementaire fait bien état du caractère inondable de toute la zone.

1.1.2 La piste de l'ONERA ne doit pas empêcher la libre circulation de l'eau

La piste de l'ONERA est équipée de buses permettant d'assurer le caractère inondable de toute la zone du Moulin, qui constitue ainsi un bassin d'expansion naturel des crues sans enjeu matériel ou humain permettant de réduire les risques sur la commune de Modane.

Pour cela il faut que les voies d'eau soit entretenues et conservées, ce qui n'est pas le cas depuis la procédure d'expropriation réalisée par TELT.



Photos prises en décembre 2018



Nous avons pu lire sur le PPRI du tronçon amont que cette tâche était à la charge des propriétaires, or les propriétaires sont désormais l'ONERA dépendant du ministère de la défense et TELT.sas société Franco Italienne.

Nous souhaitons savoir quels services de l'état sont chargés de vérifier que les voies d'eau en question soient bien entretenues, puisqu'il y a négligence en la matière de la part des propriétaires depuis la procédure d'expropriation.

1.1.3 Le canal du moulin n'est pas un fossé à l'abandon

Toujours sur la planche 7 cartographie des aléas, il est portée la mention : **Fossé d'irrigation à l'abandon.**

Il ne s'agit pas d'un fossé mais d'un canal, situé au-dessus des terrains, permettant ainsi d'utiliser l'eau facilement pour l'irrigation des jardins en contrebas. Cependant, le but premier du canal n'était pas l'irrigation mais l'amenée d'eau au moulin. Ce canal était entretenu et utilisé pour l'arrosage des jardins vivriers jusqu'à l'annexion de la zone par le projet Lyon Turin. Depuis l'expropriation, TELT a abattu les arbres qui consolidaient le canal puis dessouché sans prendre de précaution.

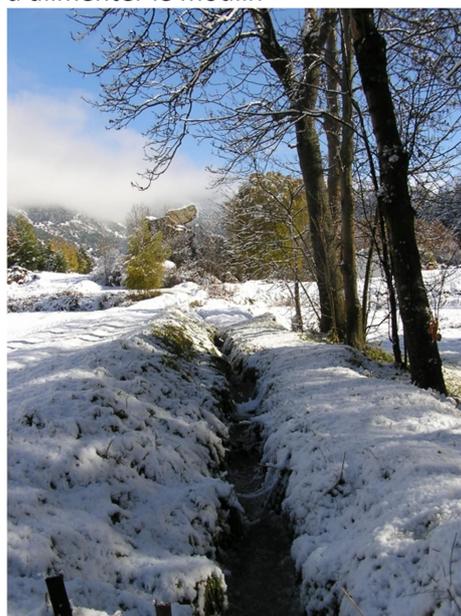
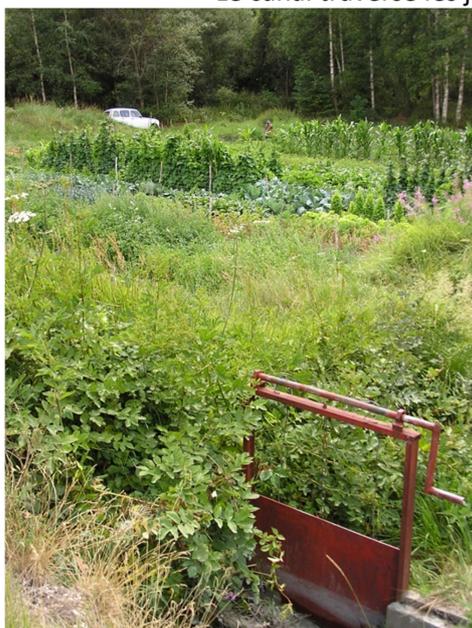
Le canal est donc depuis l'année 2017 endommagé par les travaux entrepris par TELT.

Nous rappelons que l'emprise des travaux du Lyon Turin n'est autorisée que de façon temporaire pour la durée des travaux du tunnel de base.

Aussi, la mention **Fossé d'irrigation à l'abandon** notée dans le PPRI n'est pas le reflet de la réalité.

Si une mention doit être portée ce devrait être la suivante : **Canal d'amené d'eau au moulin construit sur une butte de terre, endommagé par l'occupation temporaire des travaux du Lyon-Turin.**

Le canal traverse les jardins avant d'alimenter le moulin



Le site a été détérioré par l'anticipation des travaux du tunnel de base



1.2 Erreur de marquage : discontinuité du zonage des planches 8

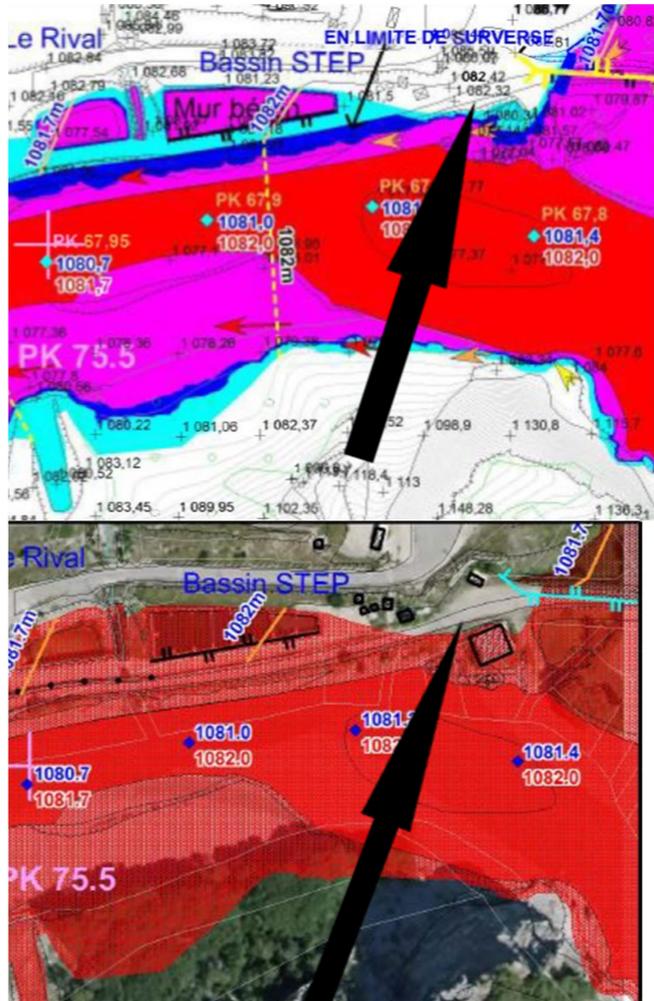
Nous avons identifié une discontinuité du zonage sur les planche : 8 atlas des zones inondables et : 8 zonage aléas.

En effet, sur ces deux planches, le zonage inondable n'est pas continu au niveau de la piste de l'ONERA en face du rocher de Gypse et à proximité de la plateforme de la descendrie.

Cette zone blanche n'est pas compréhensible.

Par quel artifice la piste de l'ONERA qui est à l'origine une voie ferrée avec un profil horizontal ne serait plus inondable sur ce tronçon ?

Pourquoi une partie de cette piste vers un des endroits les plus vulnérables en face du rocher de gypse serait tout à coup épargnée par la montée des eaux ?



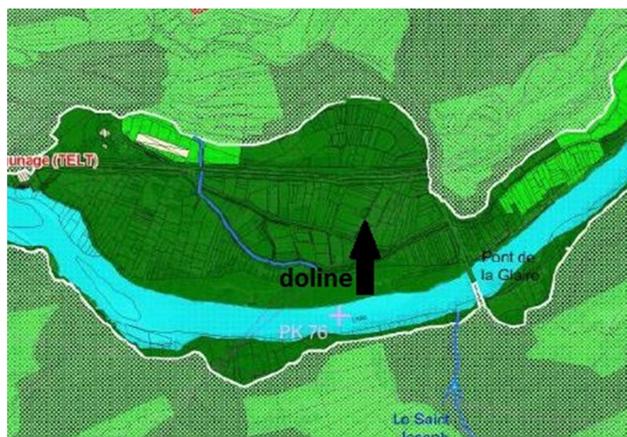
1.3 Interrogation sur la cartographie des enjeux planche 3

Sur la planche 3 de la cartographie des enjeux, nous constatons que le canal qui traverse la zone du moulin est surligné par un trait bleu, seulement sur la partie située perpendiculairement au cours de l'Arc. Nous comprenons que seule cette partie a été identifiée comme vulnérable.

Nous pensons que la doline présente sur le site du Moulin, avec la nappe phréatique affleurant au fond, aurait pu être mentionnée puisqu'elle est citée dans le PPRN de Villarodin Bourget.

Nous nous interrogeons sur les conséquences d'une inondation qui entrerait en contact avec la nappe phréatique.

Cet aspect de site serait peut-être susceptible d'être ajouté comme un enjeu sur la cartographie de la planche 3.



Emplacement de la doline ou la nappe phréatique affleure.



2 Le périmètre de l'enquête malgré l'approche par tronçon l'étude reste parcellaire

Nous souhaitons que nos observations, ne soient pas considérées comme une critique de l'Etude du PPRI, mais plutôt qu'elles informent les responsables et les auteurs de la façon dont nous l'avons perçue.

2.1 L'étude par tronçon une approche cohérente.

Plutôt qu'une approche parcellaire commune par commune, l'étude par tronçon est beaucoup plus pertinente car elle permet, par exemple pour une commune comme Villarodin Bourget où les crues de l'Arc n'ont pas laissé de dégâts majeurs, de prendre en compte l'intérêt des zones inondables pour les communes situées plus en aval comme les communes de Modane ou de Fourneau où les inondations de l'Arc ont causé des catastrophes.

2.2 L'étude pourrait montrer qu'elle intègre les données des autres tronçons.

Si on suit la même logique, l'analyse tronçon par tronçon est moins pertinente que si les études étaient vues sur tout l'ensemble du cours d'eau.

On peut regretter dans l'élément soumis à enquête qu'une conclusion générale portant sur le tronçon situé en amont ne soit pas rappelée en préambule de cette étude.

Vu la configuration du tronçon amont et les phénomènes évoqués, un paragraphe récapitulatif aurait été intéressant pour éclairer les enjeux.

Nous nous sommes intéressés au PPRI du tronçon en amont, nous en avons retenu certains éléments qui nous paraissent utiles dans ce dossier :

- le fait qu'en cas de crue l'Arc transporte beaucoup de matériaux,
- le rappel que les propriétaires riverains doivent s'assurer du bon entretien des aménagements permettant à l'eau de s'écouler.

2.3 L'étude pourrait montrer qu'elle intègre les données des PPRN des territoires traversés par l'Arc.

De même en nous éloignant d'une vue parcellaire de la prise en compte des risques, nous pensons que les études du PPRN devrait être intégrées quand elles concernent des aléas pouvant avoir une influence sur le cours de la rivière.

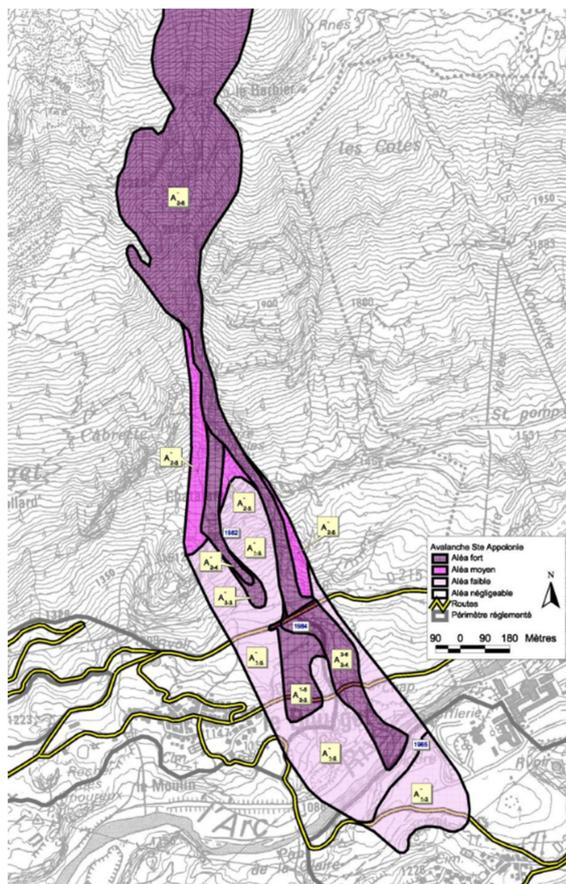
Extrait du PPRN de Villarodin Bourget :

Par ailleurs, cette avalanche de grande ampleur forme parfois un puissant aérosol qui touche Chatalamia et qui peut traverser l'Arc. Un témoin précise qu'une fois, le souffle aurait cassé des vitraux sur l'église de Villarodin et secoué des toits en tôles dans le village.

- **14 décembre 1906** : l'avalanche coupe le CD 215 (aval) à 1150 m.
- **19 mars 1918** : le souffle de l'avalanche emporte les chevaux d'un régiment circulant sur le CD 215 (aval).
- **23 janvier 1920** : une avalanche de fond dépose 5 m de neige sur le CD 215 (aval) qui reste fermé pendant trois mois et atteint l'Arc. Phénomènes analogues en 1922, 1923 et 1928.
- **10 janvier 1945** : un convoi de militaires qui se trouvait sur le CD 215 (aval) aurait été emporté jusque dans l'Arc par l'avalanche de fond.
- **1946, 1947, 1950, 1951, 1953, 1958 et 1961** : l'avalanche coupe le CD 215 (aval) et atteint l'Arc.
- **Vers Noël 1965** : le CD 215 (aval) est coupée par l'avalanche qui y dépose 7 à 8 m de neige. La poudreuse traverse l'Arc et plâtre la falaise de l'héliport, en rive opposée.
- **22 mars 1971** : une branche de l'avalanche suit la piste d'exploitation EDF en rive droite sur une centaine de mètres vers 1250 m (tracé de la piste similaire à l'actuel CD 215 amont). Cette branche reste canalisée sur la piste qui vient d'être déneigée au chasse neige. Elle ne déborde pas sur le replat en aval. L'écoulement principal vient couper le CD 215 (aval) en y déposant 3 m de neige humide et s'arrête sur le replat sous la route, juste avant l'Arc.

A titre d'exemple, le couloir d'avalanche décrit dans le PPRN de Villarodin Bourget peut descendre jusqu'à l'Arc, donc avoir une incidence sur le cours de la rivière. Comment ce scénario est-il pris en compte ?

Il nous semble que l'accumulation de l'avalanche dans le lit de l'Arc pourrait former un barrage, suivi d'une rupture entraînant un lâché des flots importants. La zone du Moulin pourrait montrer tout son intérêt en écrétant l'arrivée massive de l'eau.



Le PPRN de Villarodin Bourget n'est pas le seul à identifier des risques avec des impacts sur l'Arc :

- le PPRN d'Avrieux répertorie deux avalanches partant du Barbier et ayant déjà atteint l'Arc,
- le ruisseau du Nant est aussi identifié comme charriant des matériaux, il termine sa course dans l'Arc, dans les gorges d'Avrieux.

Il nous paraît intéressant de croiser le PPRI avec les PPRN afin de prendre en compte les risques identifiés (éboulements, avalanches, glissements de terrain...) qui pourraient avoir un impact sur les inondations.

2.4 L'étude pourrait s'intéresser aux aménagements à proximité de l'Arc

Les aménagements situés en zones non inondables, à proximité des berges devraient être pris en compte car ils peuvent avoir un impact sur l'écoulement de l'Arc même si ils sont dans une zone sans risque identifié.

La dépose de déblais le long du lit de l'Arc, sur des zones non inondables, pourrait à long terme provoquer des glissements de terrain, des affaissements, des éboulements et avoir un impact sur le lit de l'Arc.

On peut noter que par le passé des autorisations ont été données sans prise en compte des prescriptions visant les zones inondables, comme la construction des supports de l'autoroute et la dépose de déblais dans le lit majeur de l'Arc.

Nous adhérons avec les préconisations du PPRI qui précise qu'il faut éviter le grignotage des zones inondables. Il serait intéressant de répertorier les grignotages qui ont été réalisés par le passé afin d'étudier la possibilité de récupérer ces zones pour laisser respirer la rivière.

3 Interrogations sur l'implication de TELT dans le PPRI

3.1 TELT s'invite dans le PPRI

La réglementation issue du PPRI à une valeur générale, cependant les spécificités du projet Lyon Turin apparaissent dans le résumé des réunions de concertations. Ce projet soulève la problématique de la prise en compte de la réglementation vis-à-vis des risques.

Malgré la mise en évidence de zones inondables régies par les lois françaises comme inaptées à recevoir des remblais, et où tout endiguement est proscrit, TELT poursuit son projet d'annexion de la zone du Moulin.

Nous sommes vigilants et nous essayons de comprendre les raisons de cette divergence entre le projet Lyon Turin et la démarche vertueuse du service de l'état visant dans un objectif de développement durable, à répertorier les risques de catastrophes coûteuses en vie humaine et avec un impact économique fort.

Nous nous attacherons dans les chapitres suivants à chercher une explication à la posture de TELT qui s'obstine à vouloir passer outre les réglementations de l'Etat.

3.2 Notre approche du projet Lyon Turin

Depuis 2002, l'ASS Moulin fait remarquer que l'utilisation d'une zone naturelle d'expansion des crues n'est pas adaptée comme lieu de stockage des déblais.

De plus, la digue en aval de la zone du Moulin et en amont du site de Saint Gobain autorisée avant les travaux de la descenderie, soit avant 2001 représente un sérieux préjudice, que nous avons pu découvrir dans l'enquête publique de 2001. En effet, il est noté que sans les aménagements préparatoires le site du Moulin aurait dû être classé **paysage de Savoie remarquable**.

3.3 TELT société Franco Italienne divergence entre la France et l'Italie sur les organismes évaluant les risques.

« TELT est le promoteur public en charge de la réalisation puis de la gestion de la section transfrontalière de la future liaison Lyon-Turin. L'Etat est, pour la France, l'unique actionnaire, à hauteur de 50 %. L'Italie est représentée par FS (chemins de fer italiens) également à hauteur de 50 %. Ce nouveau promoteur succède à la société LTF (Lyon Turin Ferroviaire) qui, de 2001 à 2015, a mené les études et travaux de reconnaissance. »

source : site de TELT <http://www.telt-sas.com/fr/home-fr/>

Ni la France ni l'Italie ne sont majoritaires dans ce projet. Le tracé du tunnel a été approuvé par les deux états. Mais en ce qui concerne les aménagements temporaires nécessaires à la réalisation du projet, on peut penser qu'il est laissé à TELT, en tant que maître d'œuvre, une certaine liberté dans la conduite du projet. On en déduit qu'à la tête de ce projet une direction bicéphale imagine et met en place les plans de réalisation. Confronté à la législation française, et aux acteurs qui doivent la faire respecter TELT peut se prévaloir de l'accord franco-Italien qui pourrait légitimer son action.

Cependant, il existe des différences d'approche et de moyens entre la France et l'Italie concernant la gestion des risques. On aurait pu s'attendre à ce que ce projet soucieux de l'environnement,

s'interdit d'annexer tout secteur susceptible d'être concerné par les risques d'inondation. L'ouvrage lui-même étant souterrain, nous ne parlons ici que de ce que le chantier laissera en surface.

Nous nous appuyons sur le projet PRINAT* qui a établi une étude comparative de la gestion des risques entre la France, l'Italie et la Suisse. Cette étude fait apparaître des divergences d'approche.

* http://www.risknat.org/projets/prinat/pdf/Comparaison_PRINAT.pdf

Concernant les risques de crues la France s'appuie sur les études conduites par la DREAL, l'Italie sur des bureaux d'études mandatés par les communes.

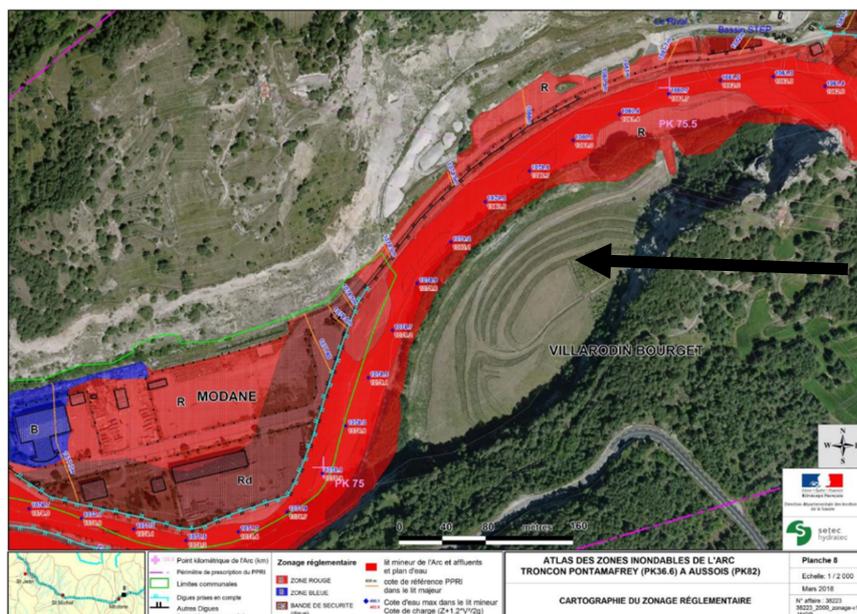
La tendance pour TELT n'est pas de prendre les directives de la DREAL, mais de s'adresser à des bureaux d'études privés tendant à prouver que les aléas sont maîtrisés et rendant ainsi conforme les ambitions du promoteur.

Il nous apparaît que TELT soutient plutôt la démarche habituelle en Italie que la réglementation établie par la DREAL. Nous notons notamment que TELT s'appuie sur une étude de la Sogreah (dont la conclusion n'a jamais été communiquée lors des enquêtes publiques) pour justifier la construction d'une digue sur le site du Moulin autour de la phrase suivante sortie de son contexte : « *l'installation de la digue n'aura de conséquence ni pour l'amont ni pour l'aval* ».

Nous ne concevons pas que se constitue sous nos yeux les conditions d'une catastrophe. Le Pont de Morandi à Gêne, la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc devraient nous alerter sur l'importance d'une gestion des risques maîtrisée, qui selon nous suit plutôt la pratique française qu'italienne.

3.4 TELT a déposé des déblais dans le lit majeur de l'Arc.

L'ancienne décharge de Saint Gobain qui était en zone inondable, donc dans le lit majeur de l'Arc, est utilisée depuis 2002 par TELT pour stocker les déblais de la descenderie.

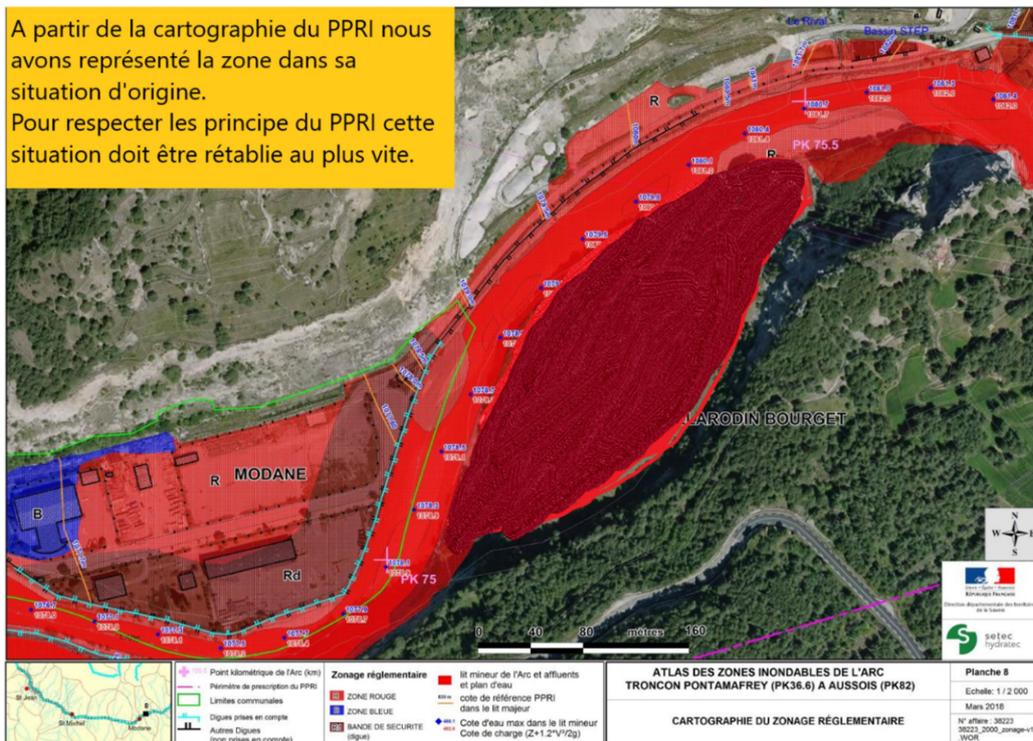


Selon la réunion de concertation (voir annexe), l'autorisation administrative avait été accordée pour une durée temporaire de quinze ans. Nous pouvons constater que le stockage temporaire semble prendre un caractère définitif.



Nous souhaitons en savoir plus sur les autorisations administratives qui ont validé la dépose de déblais dans le lit majeur de l'Arc car nous n'avons vu aucune étude à ce sujet. Il nous semble que de manière générale et dans le cadre de mesures compensatoire, si pour les besoins d'un projet une zone inondable est impactée, il convient de restituer la même surface par la création d'une nouvelle zone inondable ayant la même efficacité, ce qui en amont de Modane apparait impossible.

Nous pensons qu'il est urgent que les déblais déposés dans le lit majeur de l'Arc soient retirés.



3.5 La problématique du rocher de gypse

L'installation du chantier sur le site du Moulin est problématique car situé en amont de Modane, juste en aval du rocher gypse.

Ce rocher instable s'écroule et fait obstacle à la crue en la détournant sur la rive opposée.



Sur la carte Geoportail avec parcelles on peut voir que l'arc s'est déplacé, ce déplacement est probablement consécutif à l'écroulement du rocher de gypse.



Cette géologie particulière nécessite le déblaiement au pied du rocher tel que préconisé dans l'enquête publique de la galerie de reconnaissance au titre de la loi sur l'eau. Ces préconisations semblent oubliées par TELT.

3.6 Les projets de TELT sont très préoccupants

TELT envisage toujours la dépose de déblais sur le site du Moulin et le site des Tierces sur la commune de Villarodin Bourget.

Sans étude géologique approfondie, sans tenir compte de l'enfoncement de l'ONERA, sans respecter le PLU, TELT envisage la dépose de 3 millions de m³ de déblais sur le site des Tierces situé à cent cinquante mètres du rocher de Gypse qui s'écroule régulièrement dans l'Arc.

3.6.1 Les arguments de TELT, sont des arguments biaisés.

Pour forcer la main aux différents acteurs, aux représentants de l'Etat et pour persuader les politiques, TELT s'emploie à répéter que l'utilisation des zones inondables est sans conséquences (ni pour l'amont ni pour l'aval).

Pour convaincre, la bonne démarche serait de prouver aux citoyens que tous les éléments ont été pris en compte, à savoir :

- L'arc prend sa source au pied des glaciers à 2700 m d'altitude.
- Après 10 km il arrive à Bonneval sur Arc situé à 1800 m
- Les torrents de la Lombarde, du Ribon, d'Ambin, longs aussi d'un dizaine de kilomètres avec un dénivelé de plus de 700 m alimentent l'Arc.
- Les crues sur le tronçon amont transportent énormément de matériaux.

Depuis une vingtaine d'années, le ruisseau Saint Antoine a causé des dommages importants sur Modane. Il apparait évident que le même phénomène appliqué à l'Arc pourrait avoir des conséquences considérables.

La préservation des zones naturelles d'expansions des crues nous apparait primordiale.

3.6.2 Les interprétations de TELT

Dans le PPRN de Villarodin Bourget un chapitre est consacré aux dolines :

Même si les Glaires ne font pas partie de l'Etude le trou d'eau est cité :

Secteur « La Rochasse - Mont Cenis » : Ce secteur est constitué de gypse affleurant partout sauf dans la combe du Mt Cenis. Au droit du massif de gypse, l'aléa est jugé potentiel, en l'absence de fontis clairement identifié, mais d'intensité prévisible forte (E3-1). En bordure ouest de cette zone, l'épaisseur de la couverture morainique augmente et la présence sous-jacente du gypse n'est plus certaine (contact avec les quartzites). L'aléa y devient donc moyen (E2-1) puis négligeable. On notera la présence d'une doline de 15 m de diamètre remplie d'eau stagnante dans le prolongement sud de cette zone, aux Glaires (hors périmètre), sans qu'il soit possible d'établir un lien géologique entre-elles.

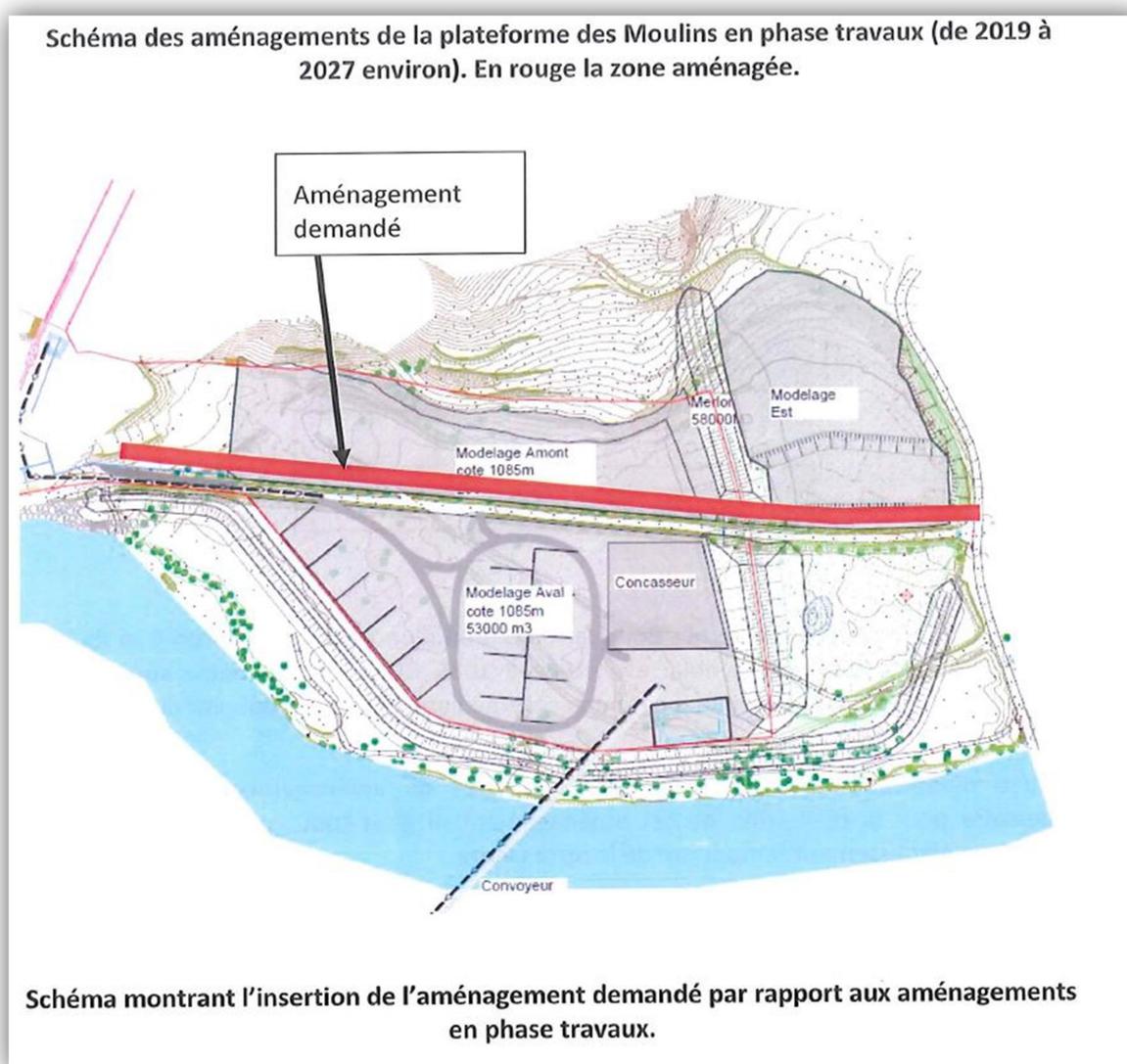
S'agissant du même phénomène celui-ci est décrit dans le dossier d'impact soumis à l'enquête publique de 2010 loi sur l'eau : Page 225/268 *un trou a été creusé par les hommes pour faire un abreuvoir.*

Nous pensons que la version de TELT écrite dans le dossier d'enquête publique est une contrevérité destinée à cacher aux décideurs les véritables enjeux géologiques, et que cette déclaration est une faute grave.

3.6.3 Le cas particulier du Permis d'aménager PA07332218R3001

Nous n'avons toujours pas compris comment ce PA a pu être accordé puisque les aménagements ne sont pas conformes à la législation en vigueur. Nous avons déposé un recours pour interdire ces travaux.

Extrait du permis d'aménager pièce PA2



Nous ne nous attarderons pas dans cette analyse sur l'adéquation de ce PA par rapport au règlement du PLU, mais bien par rapport au PPRI en voie d'approbation. Le PPRI est censé écrire la réglementation qui une fois approuvé deviendra servitude d'utilité publique.

En plus du fait que ce projet prévoit de remblayer et d'endiguer une zone inondable nous avons relevé deux points pour illustrer la prise de risque sur le projet lui-même.

Enfouissement d'une ligne à haute tension dans un secteur à risque :

La piste de l'ONERA en rive droite au plus proche de l'Arc est située en face du rocher de Gypse qui fait obstacle à la rivière, la piste est particulièrement vulnérable à cet endroit et le projet d'enfouissement d'une ligne électrique nous apparaît risqué. Si cette ligne est détruite en phase de travaux cela provoquera l'arrêt de l'alimentation en électricité du chantier du tunnel soit l'arrêt des pompes rejetant les eaux d'exhaure dont le volume est prévu jusqu'à $1\text{m}^3/\text{s}$.

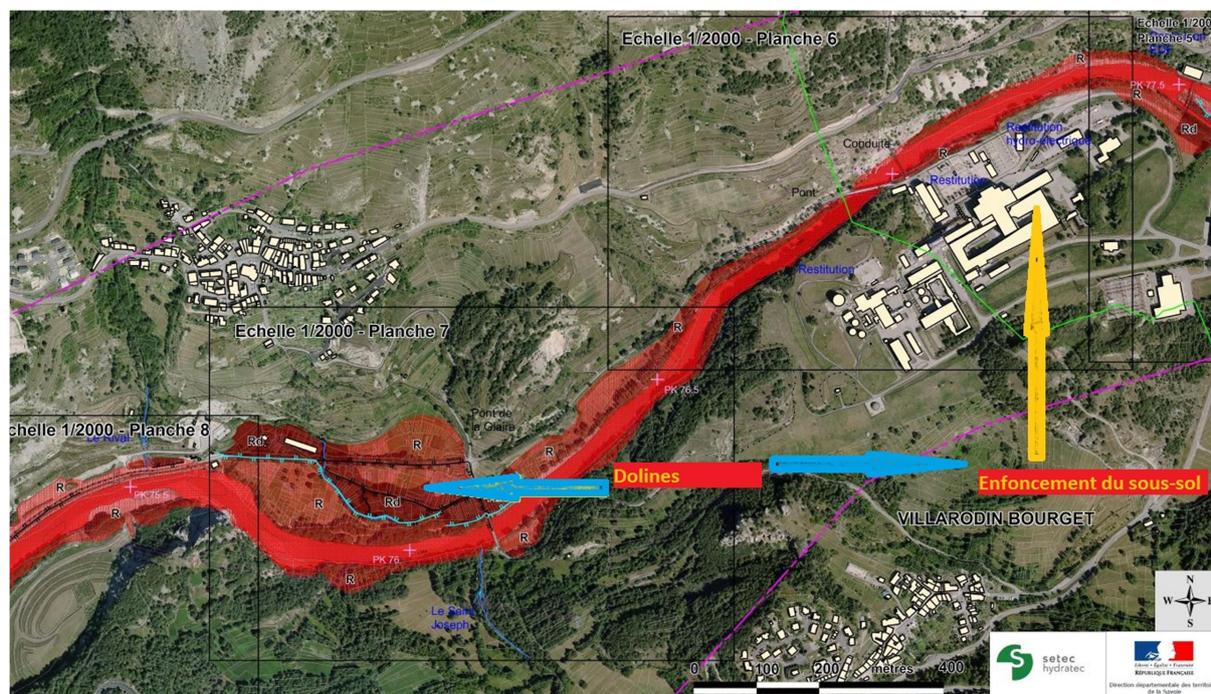
Nous avons réalisé un calcul pour imaginer les conséquences : Soit un tunnelier d'un diamètre de 11m et d'une longueur de 120m, soit 5,5 m de rayon donc de surface de 94m^2 , dans le cas où le volume des eaux d'exhaures soit comme annoncée dans l'étude d'impact de $1\text{m}^3/\text{s}$ un rapide calcul permet de conclure que le tunnelier serait totalement submergé en 3 h 15 minutes.

Pour poursuivre les travaux il faudrait extraire le tunnelier, certainement devenu inutilisable. Sera-t-il enterré sous les déblais comme semble-t-il cela s'est fait pour les voussoirs à Saint-Martin-La-Porte ?

Enfoncement du lit de l'Arc

Le fait que le lit de l'Arc s'enfonce semble bien être considéré comme un problème.

L'arc a été endigué pour la plateforme de la descenderie. Sur la rive opposée des déblais ont été entreposés dans le lit majeur de l'Arc, un endiguement de la zone du moulin est projeté, tout ceci aura pour effet d'accélérer la vitesse et de creuser le lit de l'Arc. Moins d'un kilomètre en amont, l'Arc longe le site de l'ONERA, les évènements géologiques survenus sous la soufflerie ont révélé des problèmes de portance sous ses fondations. Il y a sans doute une probabilité que le lit de l'arc s'enfonçant parvienne à atteindre des couches plus vulnérables, contiguës au sous-sol de l'ONERA. S'il était établi que des infiltrations de l'Arc parviennent jusqu'à ces couches, cela pourrait avoir de graves conséquences pour le tunnel de base et la gare souterraine prévue dans ce secteur.



4 Conclusion nos demandes et observations

4.1 Résumé de nos demandes :

4.1.1 Rectificatif de la carte des Planche 7 et 8.

Nous jugeons indispensable que nos remarques concernant les planches 7 et 8 soient présent en compte, et conduisent à des versions rectifiées de ces cartographies.

4.1.2 Faire reconnaître l'intérêt de de préserver les zones inondables de la commune de Villarodin Bourget.

4.1.2.1 L'endiguement de l'arc doit cesser

Nous considérons que l'endiguement de l'Arc a depuis longtemps dépassé les limites acceptables, qu'il est temps de faire respecter l'intérêt des zones inondables naturelles, que leur réhabilitation et leur sauvegarde est d'un intérêt majeur pour l'ensemble des citoyens de notre pays.

4.1.2.2 Les zones inondables doivent être conservées

Les zones inondables de la commune de Villarodin-Bourget doivent être conservées, la particularité de la commune qui n'a pas installé d'activité autre qu'agricole en bordure de l'Arc doit être soulignée. Ces zones doivent être reconnues dans l'intérêt qu'elles représentent pour la limitation des risques sur le reste du parcours aval de la rivière.

4.1.2.3 L'intérêt paysager des rives de l'Arc est un atout pour l'activité de la commune de Villarodin Bourget.

Nous continuerons notre engagement à faire reconnaître la valeur de ce paysage de fond de vallée, dans une approche cohérente avec la protection de la faune et de la flore, de la prise en compte des risques, de l'harmonisation avec les classifications d'autres parties du territoire (église classée monument historique, zones Natura 2000 à proximité du village, parc de la Vanoise sur les hauteurs).

Une démarche de développement durable respectueuse de cet environnement unique, œuvrant dans le sens de l'histoire, ne peut qu'apporter des bénéfices pour la principale activité économique de la commune basée sur la fréquentation touristique.



4.2 Nos souhaits

4.3 Une politique plus ambitieuse

Nous profitons de cette enquête publique pour faire part aux services de l'état de notre demande d'une politique plus ambitieuse en matière de prévention des risques et de gestion des cours d'eaux.

4.3.1.1 *Associer les citoyens à l'élaboration des plans de préventions*

Nous déplorons que pour cette étude débutée en mars 2015, la seule réunion publique d'information n'a eu lieu qu'en juillet 2018, alors que les cartes étaient achevées.

4.3.1.2 *Assurer les mesures de préventions prévues dans les textes.*

Concernant les risques le sens de la loi concernant la prévention n'est pas mis en œuvre, aucune sensibilisation du public n'a été entreprise sur le canton de la part des communes ou de l'état comme cela devrait être le cas pour des risques avec enjeux humains.

4.3.1.3 *Mise en place d'une haute autorité chargée de veiller sur la sécurité environnementale des grands projets.*

Concernant les grands projets, outre que les enquêtes publiques arrivent trop tard, les options de déroulement du projet sont déjà décidées, il reste peu de possibilité de prendre en compte des remarques pertinentes issues de l'enquête publique. Les projections énoncées dans les études d'impacts ne sont pas toujours respectées, il existe alors peu de possibilité aux citoyen pour faire valoir le droit.

Qui décide, qui déroge, qui contrôle, qui est responsable, nous réclamons une haute autorité comme pour le suivi des centrales nucléaires, qui puisse évaluer le projet en toute indépendance de la pression, de lobbys, à qui nous pourrions faire part de nos observations.

Cette autorité pourrait être saisie par le citoyen dès l'initialisation d'un projet de cette ampleur, obligeant la maître d'ouvrage à respecter les lois et les prérogatives. Cela rendrait le projet plus performant, obligeant les promoteurs à mieux évaluer les enjeux en amont et évitant par la suite de bloquer un projet devenu illégal par l'engagement dans des options hasardeuses.

4.3.1.4 *Réhabilitation du lit des cours d'eaux, Le rétrécissement systématique du lit de l'Arc depuis plus d'un siècle doit cesser*

Tunnel du chemin de fer, tunnels autoroutiers, galerie de reconnaissance, partout ces travaux ont engendré des déblais déposés en fond de vallée, réduisant l'espace du cours d'eau, avec pour conséquences de rétrécir la rivière, et d'augmenter le risque des autres zones, il en résulte la limitation de l'extension des zones d'intérêt économique.

Les abords des cours d'eau méritent d'être protégés, ce sont des lieux uniques qui nécessitent entretien et préservation. Nous ne faisons que rappeler le troisième objectif des PPRI.

Le dossier d'élaboration de PPRI met en évidence l'intérêt d'éviter les grignotages des zones inondables. Une politique plus ambitieuse pourrait permettre de répertorier les grignotages du passé, et d'inciter les différents acteurs à entrer dans une démarche de dé-grignotage, œuvrant ainsi dans un esprit de développement durable plus efficace.

4.4 Nos conclusions

Nous avons observé que les risques ne sont pas tous identifiés et qu'il existe des manques. Nous pensons qu'il existe toujours des acteurs inconscients ou peu scrupuleux prêt à s'engouffrer dans les failles du système pour tenter d'en tirer un profit qui ne peut être qu'à court terme pour l'ensemble de la communauté. En tant que citoyens nous devons rester vigilants.

Quelques soit les décisions qui seront prises concernant la poursuite du projet de Lyon Turin, nous rappelons que l'occupation occasionnée par le chantier n'est que temporaire, que l'avenir des zones et du paysage doivent être envisagée dans un futur de façon pérenne.

Nous espérons avoir des réponses à nos questions et souhaitons que nos remarques soient rapidement prises en compte. Il est dans l'intérêt de tous que le PPRI initié depuis 2015 puisse entrer en application au premier trimestre 2019.

Nous sommes déterminés à entreprendre une réelle réhabilitation du site du moulin dans l'esprit du troisième objectif du PPRI que nous citons pour conclure.

Troisième objectif :

«Sauvegarder l'équilibre des milieux dépendant des petites crues et la qualité des paysages souvent remarquables du fait de la proximité de l'eau et du caractère encore naturel des vallées concernées.»

La gestion des zones inondables, outre son objectif de préservation des vies et des biens, a également un but de protection d'un environnement dont l'utilité socioéconomique est trop largement méconnue : outre la contribution de ces espaces à la qualité de la vie, à travers les usages récréatifs, de détente, touristiques ou esthétiques qui s'y attachent et qui font l'objet d'une réelle demande sociale, les zones qu'on garde inondables remplissent « gratuitement » des fonctions de régulation de l'eau, d'épuration, de productivité biologique qui bénéficient à chacun. Il s'agit donc non seulement d'un patrimoine de qualité, mais aussi d'infrastructures économiques naturelles dont la destruction résulte en des coûts importants pour la société. Dans une optique de développement durable, il convient en conséquence d'arrêter l'artificialisation excessive de ces zones.

5 ANNEXES

Page 60 dossier présentation bilan de la concertation Modane 2017

b) Comment est prise en compte la problématique du chantier TELT (anciennement LTF) dans le PPRI ?

La finalisation du PPRI devrait intervenir courant 2018, bien avant l'achèvement du chantier TELT. Le financement de la totalité des travaux n'est par ailleurs pas encore assuré.

Le projet final TELT ne sera donc pas pris en compte dans l'élaboration du zonage réglementaire. TELT a créé des digues pour protéger certaines agglomérations (Ex : Modane) et a réalisé des plateformes de dépôt (Ex : Saint Martin la Porte, Villarodin). La DDT rappelle que les dépôts ont été autorisés administrativement pour une durée temporaire de 15 ans et qu'ils seront enlevés au-delà.

Les maires s'inquiètent d'une situation provisoire qui risque de durer plus longtemps que prévue. Il s'agit notamment de la suppression de la zone inondable (Planche 3 "Les Jardins" Commune de Villarodin-Bourget) située en rive droite en aval du pont de la Glaire et qui représente un stockage important pour les crues. Ils craignent pour les zones urbaines de Modane et Fourneaux situées en aval.

Note de présentation – PPRI Arc en Maurienne - Juillet 2018 ix

Les maires s'inquiètent de la validité des études menées par TELT, ainsi que le changement des conditions hydrauliques prises en compte dans l'étude PPRI. De plus le projet a pris du retard.

La DDT indique que les études hydrauliques ont été réalisées en 2005, et ont été accompagnées d'une DUP et d'une autorisation type Loi sur eau. Les études ont une validité de 15-20 ans (horizon 2020-2025).

Modane Juillet 2018

c) Impact du projet TELT

Question : pourquoi les plateformes TELT ont été autorisées en zone inondable ?

La DDT73 indique que, dans le cadre de la DUP du projet du Lyon Turin Ferroviaire, des études hydrauliques ont été réalisées en 2005 et concluent que les impacts hydrauliques des plateformes de chantier positionnées dans le lit majeur de l'Arc n'étaient pas significatifs à l'échelle du bassin versant. Les potentiels impacts sont localisés et de faibles ampleurs (rehaussement local de la ligne d'eau de quelques centimètres dans des zones sans enjeu humain et/ou économique).

La DDT73 insiste sur le fait que ces plateformes ont été autorisées par arrêté préfectoral pour une durée provisoire (maximum 8 à 12 ans). Elles ne peuvent être remises en cause et sont nécessaires pour les besoins du chantier. La DDT indique que toutes les plateformes de chantier seront retirées à la fin du chantier et que les terrains seront remis à leur état initial. De même les digues et berges minérales qui seront créées pour la protection des plateformes, devront être détruites.

La DDT73 souligne que certaines installations projetées par TELT et avec de forts impacts hydrauliques ont été refusées par les services de l'ETAT.

Les riverains indiquent que certaines communes ont émis un avis défavorable suite à l'enquête publique du projet Lyon Turin de 2010, mais celui-ci n'a pas été pris en compte.