



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA SAVOIE

Direction Départementale
des Territoires

Direction

Mission Liaison ferroviaire
Lyon-Turin

Affaire suivie par :
Maryline Cailleux

Tél. 04.79.71.73.91.

Courriel : maryline.cailleux
@savoie.gouv.fr

Chambéry, le

Le sous-préfet de Saint Jean de Maurienne

à

Liste des destinataires jointe

Objet : compte-rendu du comité de management environnemental Lyon-Turin -
section transfrontalière du 18 novembre 2019
Référence : \\pref73-sfic03\utilisateurs\mathauxmic\bureau\191202_CR_Comité_Env2019-def.odt
P.J. : présentation Powerpoint

Le comité de management environnemental du chantier Lyon-Turin, pour la partie française de la section transfrontalière, s'est tenu le lundi 18 novembre 2019, à la Salle municipale de Saint-Julien-Montdenis.

Les points suivants ont été traités :

- bilan environnemental des chantiers en cours pour 2018-1^{er} semestre 2019 ;
- travaux prévus en 2020 en Maurienne ;
- autorisations environnementales données et à venir ;
- contrôles
- mesures d'accompagnement associées au projet ;

Les éléments de fond présentés sont joints à ce compte-rendu (présentation powerpoint). Seuls les échanges avec les participants seront repris ici.

1. Échanges postérieurs à la présentation par TELT des chantiers en cours et au bilan du suivi environnemental

L'association Vivre et Agir en Maurienne (VAM) demande que soient précisés le nombre de points d'eau touchés par le chantier. Elle évoque une différence entre l'impact présenté ici et le rapport de 2016, où le nombre de points d'eau touchés était élevé. Elle indique qu'à Saint Michel de Maurienne de nombreux points d'eau sont en voie d'assèchement. Elle souhaite connaître les mesures de réparation prévues. Elle indique que l'ensemble des conséquences du drainage doivent être identifiées (assèchement milieu, impact sur la géologie, production d'herbe, faune, flore, biodiversité).

Réponse apportée (TELT) : le tarissement de 2 fontaines à Villarodin-Bourget a été observé, provoqué par le chantier de la descenderie de Modane-Villarodin-Bourget dans les années 2000 ; l'alimentation en eau a été rétablie par TELT (LTF à l'époque). En dehors de ces 2 points, le suivi montre que les impacts sur le régime d'écoulement des sources sont circonscrits. Le principe retenu pour les cas avérés est un rétablissement au cas par cas en lien avec le gestionnaire.

VAM demande des précisions sur les données permettant d'apprécier les impacts sur l'eau, notamment entre forage, piézomètre et sources.

Réponse apportée (TELT) : les définitions sont rappelées (le forage, à proximité de l'axe du tunnel pour

connaître la géologie, pour mesurer le niveau statique et les caractéristiques des eaux souterraines ; le piézomètre, au fond de vallée pour mesurer la hauteur de la nappe alluviale de l'Arc). Pour rappel : début des suivis réalisés pour le projet à partir de 1995. Des anomalies sont constatées sur le niveau statique de deux forages dans la commune de Saint-Michel de Maurienne et trois forages dans la commune d'Orelle, et sur le débit d'une source à Saint-Michel de Maurienne et une source à Orelle (plus précisément pour cette dernière, un forage artésien duquel coule de l'eau sous pression). Le fonctionnement hydrologique au sein de la montagne est néanmoins très complexe. Une étude spécifique est lancée avec des mesures complémentaires, en surface et dans les eaux interceptées par le tunnel, pour essayer de préciser les liens éventuels entre les entrées d'eau dans le tunnel et les phénomènes de baisse de débit des deux sources identifiées. Le suivi démontre qu'il n'y a pas de lien direct entre l'eau des sources et les eaux drainées par le tunnel, mais l'étude permettra à TELT de rechercher des liens indirects, en essayant de construire un modèle hydrogéologique des structures traversées. Les résultats sont attendus en fin d'année. Sans attendre les conclusions de cette étude, des solutions sont étudiées avec les communes concernées.

VAM signale avoir reçu des informations d'habitants signalant la baisse de certains points d'eau, ce à quoi il lui est répondu que les informations peuvent être transmises à TELT. VAM suggère que cet échange se fasse lors d'une réunion, une fois les résultats de l'étude hydrogéologique connus. Par ailleurs, VAM demande que soit précisé le volume d'eau drainé par le tunnel de 9 km aujourd'hui, notamment en référence au tunnel du Gothard (60 à 120Mm³/an).

Réponse apportée (TELT) : il est indiqué que le drainage actuel au pied de la partie creusée au tunnelier à Saint-Martin-la-Porte (tunnel de 9km +2 descenderies pour plus de 4 km au total) est d'environ 140 l/s. Le drainage global du tunnel, est estimé de l'ordre de 1 000 l/s en fin de travaux (France et Italie), soit de l'ordre de 1 à 2 % du débit moyen de l'Arc à Epierre.

VAM demande une clarification sur les conséquences des remblais à Saint-Jean-de-Maurienne vis-à-vis des champs d'expansion de l'Arc.

Réponse apportée (TELT, DDT, préfecture) : ces remblais interviennent derrière les digues existantes et sont donc sans impact sur l'expansion de l'Arc. Ils permettent d'enlever tout risque de rupture de digue sur la majeure partie de leur linéaire, et par conséquent de supprimer la majeure partie des zones classées inondables au PPRi dans le bassin de Saint-Jean-de-Maurienne.

VAM demande les mesures prises les jours de grands envols de poussières. Elle indique que le chantier n'est en effet pas arrosé tous les jours et qu'en termes de santé publique ce ne sont pas les moyennes annuelles mais les pics qui comptent.

Réponse apportée (TELT ; ATMO) : l'arrosage des chantiers est assuré via une tonne à eau, qui circule tous les jours de l'été. De plus, des pistes de circulation ont été bitumées de manière à réduire les envols de poussières et à canaliser les circulations des camions, des débourbeurs/décrotteurs pour laver les roues sont en place en sortie de chantier, etc. (cf. présentation jointe). Une collaboration avec ATMO, va permettre de préciser les nuisances sur la qualité de l'air. Un nouveau dispositif de suivi sur les années 2020-2021 est en construction. Il prévoit 8 points de mesures (4 fixes et 4 mobiles) des PM_{2,5}, PM₁₀ et météo pour objectiver les nuisances, donner l'information en direct et permettre de la répercuter sur les maîtres d'œuvres et entreprises. L'étude permettra également de donner des préconisations pour les mesures à prendre pour la suite du chantier.

VAM demande de prendre en compte le cumul des trafics avec le report de circulation lié à la fermeture du tunnel du Mont Blanc pour travaux, en termes d'impact sur la qualité de l'air. Cela renforce la nécessité pour le chantier de limiter au maximum les circulations de camions et de favoriser le train.

Réponse apportée (TELT) : il est indiqué que les déblais du chantier seront transportés au maximum par bande transporteuse et par train pour limiter les camions, qui demeurent inévitables sur certains trajets. Le sous-préfet se renseignera sur les conséquences des travaux du tunnel du Mont-Blanc et l'évoquera dans les réflexions conduites avec les riverains sur le sujet circulation routière.

2. Échanges postérieurs à la présentation des travaux prévus en 2020 (TELT) et aux procédures d'autorisations et de contrôles (DDT-DREAL)

VAM demande si la mise en service de la ligne en 2030 est toujours prévue et si le coût des travaux SNCF est inclus dans le coût du projet financé.

Réponse apportée (TELT) : il est répondu par l'affirmative et précisé que les travaux SNCF, inclus dans le coût du projet, représentent de l'ordre de 600M€.

Il est également demandé de préciser la nature des contrôles par les services de l'État et leurs conclusions.

Réponse apportée : la DREAL précise à titre d'exemple que sont vérifiés sur base documentaire la réalité des pratiques d'autocontrôle par l'exploitant et sur visite chantier, la réalité des modalités de gestion du chantier (existence du déboureur, réalité de son utilisation...). Aucune non-conformité majeure n'a été observée. Quelques points mineurs sont relevés qui permettent d'améliorer la mise en œuvre des prescriptions en continu. Par rapport à un ensemble d'expérience d'inspection, l'exploitant est plutôt sérieux et vigilant sur l'environnement. Un site internet (cf. présentation jointe) permet d'avoir accès aux rapports d'inspection.

3. Échanges sur les mesures de compensation environnementales à l'échelle de la vallée (TELT)

VAM rappelle la promesse de l'an dernier d'une visite des mares à crapaud, pour laquelle elle n'a pas reçu de convocation.

Réponse apportée : TELT a réitéré sa disponibilité pour de telles visites et organisera une visite pendant la période propice (printemps).

VAM demande des précisions sur la mesure compensatoire collective agricole concernant la ferme communale de Saint-Martin la Porte.

Réponse apportée (TELT) : le projet de reprise est en attente d'une validation par la commune. Il reste des points à sécuriser avant d'engager l'action : engagement de la commune sur la nature et les objectifs du projet d'installation souhaité. L'action en question pourrait porter sur des problématiques, d'irrigation, d'accès, etc... Une fois ces éléments obtenus et après validation du comité technique, TELT pourra permettre l'accompagnement de cette installation.

La chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc (CASMB) demande à ce que soient précisées les synergies entre les compensations environnementales et le monde agricole.

Réponse apportée (TELT) : ce principe est recherché en travaillant notamment sur les plans de gestion des parcelles avec les associations foncières pastorales (AFP). L'objectif est de rechercher une gestion « gagnant/gagnant » entre biodiversité et amélioration pastorale. C'est le cas notamment au Chatel, au Thyl, au Poutet. Au Poutet, une mesure purement environnementale au début a d'ailleurs finalement permis une installation agricole.

La CASMB souligne la place centrale des AFP, et le besoin de trouver en dehors de leurs périmètres d'intervention, d'autres partenaires adaptés à ce type de discussion, comme la société d'économie alpestre et la chambre d'agriculture.

4. Conclusion du comité apportée par le sous-préfet de Saint Jean de Maurienne

Le projet Lyon-Turin propose des chantiers d'envergure, pour lesquels le maître d'ouvrage est tenu à respecter des normes exigeantes. Les services de l'État sont fortement impliqués tant dans le cadrage de ces normes que dans le contrôle de leur respect. Ce comité vise notamment à une information transparente sur ce processus de management environnemental.

Des désaccords et des questions légitimes ont été exprimés et entendus. Ils contribuent à un perpétuel ajustement de ce chantier au long cours, qui doit adapter ses réponses aux réalités de terrain rencontrées.

Pour ce faire, les réunions régulières avec les associations de riverains sont particulièrement utiles et productives.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Michael Mathaux