

LIAISON FERROVIAIRE LYON – TURIN  
ITINERAIRES D'ACCES AU TUNNEL FRANCO-ITALIEN

ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE  
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE  
DEMANDE DU PRESIDENT DU SIAGA ET DU MAIRE D'AVRESSIEUX  
DEMANDE DE LA COMMISSION D'ENQUETE DU 10 FEVRIER 2012

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 1<sup>er</sup> MARS 2012

A BELMONT-TRAMONET



## **DEROULEMENT DE LA REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION**

Cette réunion publique d'information, demandée par le Président du SIAGA (Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Guiers et de ses Affluents) et par le Maire d'AVRESSIEUX, en accord avec le maire de BELMONT-TRAMONET, a été organisée par le Président de la Commission d'enquête publique, après avis favorable du Préfet de la Savoie.

Ainsi la commission d'enquête a souhaité informer largement le public sur le projet soumis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et recueillir des avis.

Les communes concernées par cette réunion sont :

- des communes dans le bassin versant du Guiers et de ses affluents, et plus particulièrement : AIGUEBELETTE, AVRESSIEUX, BELMONT-TRAMONET, ROMAGNIEU, SAINT-GENIX-SUR-GUIERS, VEREL-DE-MONTBEL,
- deux communes proches du Guiers : AOSTE et CHIMILIN.

La réunion s'est tenue à BELMONT-TRAMONET, dans la Salle « *Les Marronniers* », de 20 h 00 à 23 h 45. Environ 180 personnes ont assisté à cette réunion.

### **Intervenants de Réseau Ferré de France (Direction Régionale Rhône Alpes-Auvergne) :**

- Philippe GAMOND, responsable grands projets à la direction Rhône-Alpes Auvergne
- Daniel CARABOEUF, Chef de projet,
- Muriel LAGARDE-PAULY, chargée de projet LYON-TURIN,
- Didier LLORENS, chargé de projet LYON-TURIN.

### **1. Présentation de du déroulement de la réunion publique d'information**

Monsieur Gilbert GUILLE, Conseiller Général, est excusé, Monsieur Gérard BLONDON vice-président de la communauté de communes le représente.

Monsieur FAFOURNOUX, Président de la Commission d'enquête, présente la place de cette réunion dans le cadre de l'enquête publique. Il précise qu'il donnera, dans un premier temps, la parole à RFF pour présenter le projet dans son ensemble puis les aspects locaux du projet, puis aux élus locaux, aux associations et enfin au public.

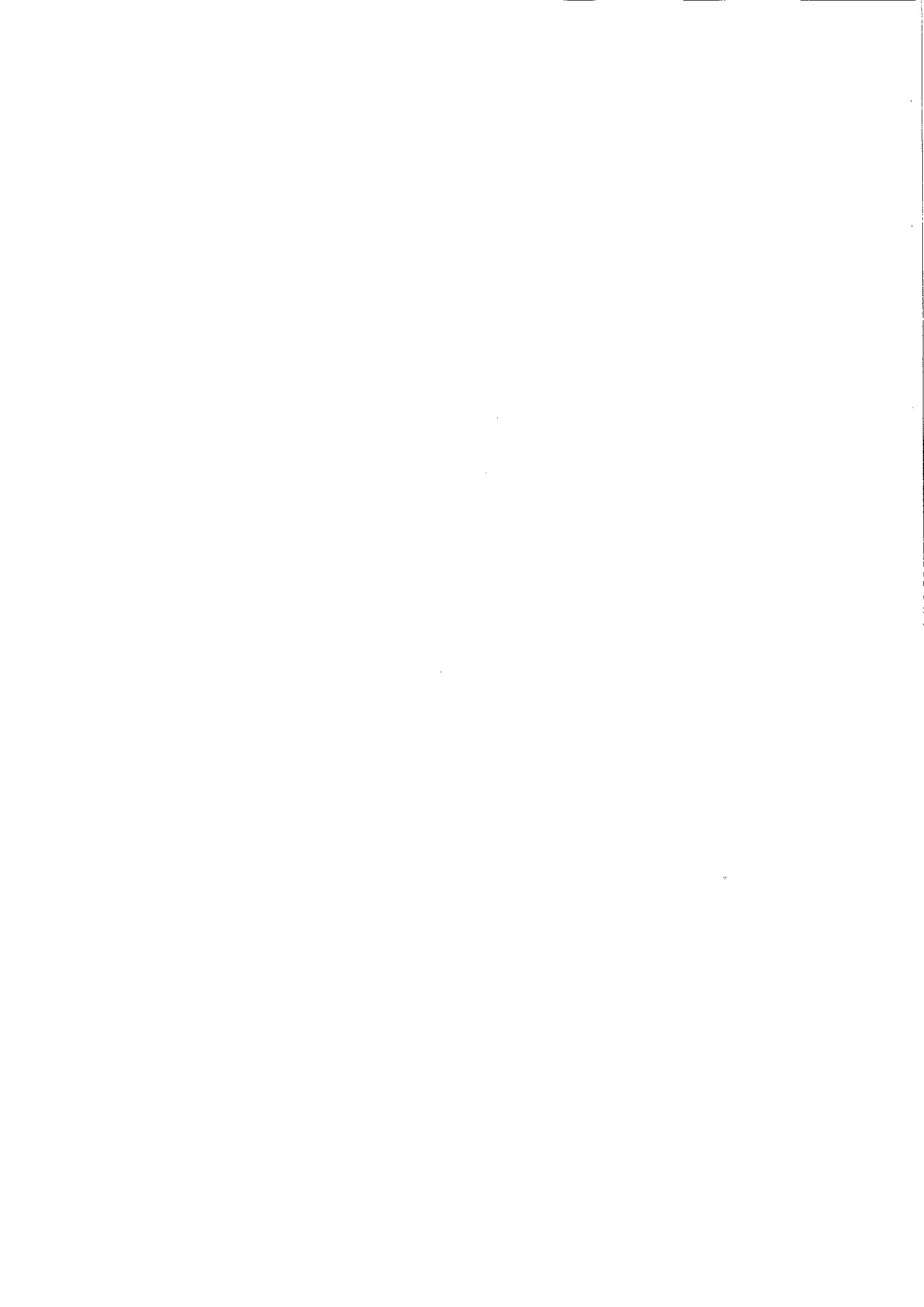
Il invite les participants à la courtoisie, afin d'assurer l'expression des avis, de permettre à RFF de répondre et à la Commission d'enquête de prendre en compte les questions posées.

### **2. Présentation par RFF du projet Lyon – Turin et focalisation sur les aspects locaux du projet**

Monsieur GAMOND présente Réseau Ferré de France (RFF) qui est un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) créé en 1997. RFF est propriétaire des infrastructures ferroviaires et en assure la gestion, l'entretien et le développement.

Monsieur CARABOEUF (RFF) présente le projet décrit dans le dossier d'enquête publique. Celui-ci s'intègre dans le programme LYON-TURIN ferroviaire, maillon du « *corridor méditerranéen* ». Le LYON-TURIN est inscrit dans l'Avant-Projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) actuellement en discussion.

Après avoir présenté le contexte ferroviaire régional et mentionné les points de saturation sur la ligne de GRENAY à SAINT-ANDRE-LE-GAZ, sur la ligne AMBERIEU - CULOZ (dite « *ligne historique* ») et sur la ligne de la Maurienne, Monsieur CARABOEUF liste les grands objectifs du projet :



- développer la Grande Vitesse à l'échelle européenne,
- améliorer l'accessibilité des différentes villes de la Région Rhône-Alpes,
- rendre le fret ferroviaire plus performant,
- mettre en œuvre un outil de report modal de la route vers le fer.

Monsieur CARABOEUF rappelle ensuite les étapes du processus d'étude, démarré en 1990, et les principales décisions ministérielles qui ont conduit au projet actuel. L'opération comprend deux phases :

- la phase 1 : sa réalisation est prévue pour 2020, elle comprend la ligne nouvelle mixte de GRENAY à AVRESSIEUX et prolongée vers CHAMBERY par le tunnel bi-tube de DULLIN-L'EPINE : son coût est évalué à 4,5 milliards d'euros ; les trafics seront de 54 trains voyageurs et 24 trains de fret par jour (deux sens confondus).
- la phase 2 : sa réalisation est envisagée pour 2025 (au plus tard pour la mise en service du tunnel international), elle reliera AVRESSIEUX à SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE et comprend les tunnels mono-tube sous la Chartreuse, sous Belledonne et sous le Glandon : son coût est évalué à 3,2 milliards d'euros. En 2025, le report modal escompté est de 340 000 poids lourds par an ; les trafics moyens prévus seront de 70 trains de fret par jour (deux sens confondus).

RFF présente ensuite un film d'une durée de quelques minutes montrant le tracé des lignes.

Madame LAGARDE présente en détail la traversée de l'Avant-Pays-Savoyard.

Le tracé commence à l'Ouest par la tranchée de Chimilin, avec des déblais à 16 m de profondeur. Le tracé traverse en suite l'autoroute A 43 et la Bièvre par un viaduc long de 900 m et haut de 21 m. Il traverse ensuite le Guiers, longe la zone d'activité de Belmont-Tramonet, pour arriver aux deux têtes Ouest des tunnels de Dullin -L'Epine et de Chartreuse.

Le projet aura une forte emprise sur les terres agricoles :

- 21,5 ha sur CHIMILIN,                      2,2 ha sur AOSTE,
- 20 ha sur ROMAGNIEU,                    0,4 ha sur SAINT-GENIX-SUR-GUIERS,
- 13 ha sur BELMONT-TRAMONET,        36 ha sur AVRESSIEUX.

Madame LAGARDE présente ensuite les coupes schématiques des deux tunnels et précise que le puits de Lourdon est nécessaire pour changer les outils de coupe du tunnelier.

Monsieur LLORENS présente les mesures de prévention et de protection des milieux naturels :

- dispositifs de suivi hydrogéologique des eaux souterraines et des zones karstiques ;
- bassins de récupération des eaux des tunnels et traitement avant rejet dans le milieu naturel ;
- rail anti-déraillement sur les ouvrages de traversée des cours d'eau ;
- transparence hydraulique (ouvrages dimensionnés pour les crues exceptionnelles et permettant le passage de la faune) ;
- tracé de la ligne en dehors du cœur du Marais d'Avressieux, acquisitions foncières et gestion conservatoire des milieux ;
- le projet impacte 8 ha de zones humides, selon le SDAGE, la surface à compenser est de 16 ha ;
- des mesures compensatoires ont été étudiées avec le SIAGA, portant sur le Guiers et le Paluel.

Les effets de coupure et de prélèvement de terres agricoles seront étudiés dans le cadre des commissions intercommunales d'aménagement foncier (CIAF).

Les impacts sur le milieu humain sont importants (10 maisons d'habitation, 4 bâtiments agricoles et 2 bâtiments industriels). Les personnes concernées peuvent déjà contacter RFF.

En phase 1, le chantier du tunnel de DULLIN - L'EPINE durera 4,5 ans et le volume des déblais extrait à la tête Ouest est évalué à 3 500 000 m<sup>3</sup>, dont 1 500 000 m<sup>3</sup> réutilisables et 2 000 000 m<sup>3</sup> de matériaux impropres qui seront mis en dépôt sur des sites dont la localisation n'est pas figée à ce jour.

En phase 2, le chantier du tunnel de Chartreuse durera 5,5 ans et le volume des déblais extrait à la tête Ouest est évalué à 500 000 m<sup>3</sup>, dont 200 000 m<sup>3</sup> réutilisables et 300 000 m<sup>3</sup> de matériaux impropres qui seront mis en dépôt sur des sites dont la localisation n'est pas figée à ce jour.

Les dispositions prévues pour le rétablissement des voiries seront examinées ultérieurement et seront soumises à concertation.

Monsieur B. MIEGE, ingénieur acousticien au CETE de LYON, présente ensuite quelques notions de base d'acoustique ferroviaire et la réglementation, notamment la Circulaire du 28 février 2002. Il précise que la réglementation actuelle ne prend pas en compte la multi-exposition aux sources de bruit.

Monsieur LLORENS présente ensuite les cartes de bruit établies dans l'Etude d'impact pour l'Etat Initial et pour l'Etat Projet en rappelant que les protections prévues sont dimensionnées pour le trafic nocturne à l'horizon final du projet, soit 2045, afin de ne pas dépasser le seuil de 63 dBA pour le bruit diurne et de 58 dBA pour le bruit nocturne.

### **3. Intervention de Monsieur Raymond PEYROUSE, Maire d'AVRESSIEUX**

La Commune d'AVRESSIEUX est l'une des plus impactées par le projet.

Le dossier est difficile à étudier en si peu de temps. Il manque un élément essentiel : les « lieux de dépôts » provisoires ou définitifs provenant des tunnels. Il est sans doute légal de ne pas les faire apparaître puisque nous n'en sommes qu'à l'APS, mais c'est inacceptable.

On ne peut pas écrire qu'il y a quelques millions de mètres cubes de déblais à déposer provisoirement ou définitivement et ne pas indiquer à la population les lieux de dépôts.

*« J'ai écrit à la commission d'enquête pour avoir plus amples informations, le président du SIAGA a fait de même et je remercie la commission d'enquête d'avoir accédé à notre demande. Je ne vais pas donner d'avis ce soir, car je suis là pour écouter et je donnerais mon avis après ».*

### **4. Intervention de Monsieur Nicolas VERGUET, Maire de BELMONT-TRAMONET**

Monsieur le Maire excuse le Maire de SAINT-GENIS-SUR-GUIERS. Il déclare se joindre aux propos de son voisin Maire d'Avressieux. Le problème des dépôts est important. Mais il y a aussi la question des nuisances. Il faut étudier le dossier et les cartes « au millimètre ».

La concertation avec la Chambre d'Agriculture de Savoie doit continuer.

*« Faisons encore des efforts pour insérer le projet ».*

### **5. Intervention de Monsieur Robert ARBARETAZ, Maire de CHIMILIN**

Il dénonce « la supercherie qui nous est proposée, car personne ne pense que le train va s'arrêter à TURIN, il ira à CHAMBERY en phase finale, vu la situation financière de l'Italie et de la France ».

La commune de CHIMILIN est très impactée.

L'Autorité Environnementale (AE) a établi un rapport, qui nous laisse perplexes. Les adjectifs employés pour juger de la qualité du dossier sont éloquentes : « dossier incomplet, inabouti, incohérent, ... »

*« La traversée en biais de l'A 43 par un viaduc long au niveau de CHIMILIN franchissant un diffuseur autoroutier en troisième niveau, mériterait d'être justifiée par une présentation des variantes étudiées.*

***L'AE recommande de compléter l'étude en ce sens ».***

La commune de CHIMILIN a fait faire une étude de variante qui permet d'éviter le viaduc.

Elle a l'intention de facturer l'étude de Monsieur Michel MARTIN à RFF.

### **6. Intervention de Monsieur Denis GUILLET, Maire de ROMAGNIEU**

Les Maires du secteur vont rédiger une motion commune.

La Commune de Romagnieu rencontre toutes les problématiques : problème des milieux naturels, des terrains agricoles. Il y a aussi la base de loisirs.

*« Bien évidemment les problèmes de bruit : les protections prévues sont insuffisantes ».*

## 7. Eléments de réponse apportés par Monsieur GAMOND (RFF)

Monsieur GAMOND, en réponse aux différentes interventions, apporte les éléments de réponse suivants :

- sur CHIMILIN, pour RFF, il est clair que si la Commission d'enquête nous demande d'analyser une variante, nous le ferons ;
- sur l'avis de l'AE, RFF a présenté dans la Pièce 11 un Mémoire répondant point par point. ;
- sur l'impact direct pour des maisons, dans l'hypothèse où la DUP serait prise, les propriétaires de maisons situées dans un emplacement réservé (au bénéfice de RFF) auront la possibilité de mettre en demeure RFF d'acheter ;
- enfin, sur la question des dépôts, le dossier d'enquête publique ne présente que des principes de recherche de sites, afin de vérifier globalement la capacité des zones. Certains élus ont déjà fait des propositions : il faudra poursuivre l'analyse de ces sites, en liaison avec les CIAF.

## 8. Intervention de Monsieur Paul BERTHIER Maire de VEREL-DE-MONTBEL

Le puits de Lourdun est situé à 3 km de l'entrée du tunnel. Est-il vraiment nécessaire au chantier ?

Madame LAGARDE répond que le puits est proposé avec les solutions techniques actuelles. L'entrée du tunnel sera dans la roche tendre, alors qu'au droit de Dullin une roche dure avec eau a été décelée. L'outil de coupe du tunnelier doit être changé depuis la surface. L'ouvrage permettra éventuellement de sortir les eaux d'exhaure et de les ramener le canal de fuite de l'usine de la Bridoire. En phase d'exploitation cet ouvrage servira d'accès de secours.

## 9. Intervention de Monsieur Serge REVEL, Conseiller Général du canton de PONT-DE-BEAUVOISIN

« Il aurait fallu depuis longtemps choisir d'autres variantes, en particulier pour la LGV : refaire la ligne qui passe par SAINT-ANDRE-LE-GAZ et PONT-DE-BEAUVOISIN, et pour le fret passer par AMBERIEU. Cela aurait coûté beaucoup moins chers, avec moins de nuisances.

Au sein du Conseil Général de l'Isère, nous avons émis un certain nombre de réserves très fortes sur :

- les dépôts,
- l'impact agricole très fort,
- l'impact environnemental, avec l'avis de l'Autorité Environnementale,
- les zones de captages, les zones humides, notamment la zone du Catelan.

Il faut écouter les communes pour réduire les impacts, notamment à CHIMILIN, mais aussi à ROMAGNIEU et bien sûr pour les communes de Savoie.

## 10. Intervention de Monsieur Dominique DORD, député de la Savoie, Maire d'AIX-LES-BAINS

« Plusieurs d'entre nous avons pris position dans cette affaire, pour considérer qu'il y avait un certain risque. Tous ces sacrifices qu'on demande à ces populations ne peuvent se terminer par une liaison à grande vitesse mixte vers CHAMBERY.

Monsieur le Président de la commission d'enquête, quand on voit le film qui a été présenté par RFF, si l'on veut que la population accepte cette infrastructure, il faut vraiment qu'il y ait un sentiment d'utilité publique fort. Depuis 20 ans, les élus de l'Avant-pays-Savoyard ont accepté ce projet, à condition que la priorité soit donnée au report modal, donc à la liaison marchandise allant jusqu'à TURIN.

Tout ce qui, dans les mois et les années qui viennent, donnera le sentiment que l'on donne la priorité aux voyageurs sera incompris par les habitants qui sont sacrifiés sur le trajet.

Monsieur le Président vous avez un rôle décisif, je pense qu'il faut que vous concluez bien sûr, sur l'utilité publique, mais l'utilité publique, il faut savoir ce que l'on veut dire derrière.

Le fil entre le projet lui-même, son opportunité, son utilité et les populations est très tendu.

Si l'on ne veut pas qu'il casse, il faut vraiment conclure sur l'utilité publique de la liaison fret, et inverser le phasage qui est proposé dans le dossier d'enquête publique. »

## 11. Réponses apportés par Monsieur GAMOND (RFF)

A quoi sert le projet ?

RFF reste dans le cadre qui est fixé par la décision ministérielle qui a déclenché l'enquête publique préalable à la DUP.

- La première phase pour l'essentiel désenclave la partie nord du Sillon Alpin pour les voyageurs, elle a une fonction fret qui n'est pas mineure, mais qui reste seconde avec un enjeu de rapport modal limité. On ne peut pas réinjecter du trafic fret sur les lignes existantes, en particulier entre CHAMBERY et MONTMELIAN, simplement parce qu'il y a beaucoup de voyageurs, et les voyageurs sont prioritaires sur le fret. RFF a l'objectif que la ligne historique puisse encore supporter un trafic important.
- La seconde phase, avec l'enchaînement des tunnels Chartreuse, Belledonne, Glandon, amène la force du projet en matière de fret, elle est liée à la réalisation du tunnel de base. Cette phase permet d'avoir un saut de performance en matière de report modal de la route sur le fer.

## 12. Intervention de Monsieur O. CABANEL, co-président de la Coopération Ain-Dauphiné-Savoie

Cette personne rappelle que la Région Rhône Alpes a fait réaliser en 1997 une expertise indépendante pour savoir s'il y avait une utilité publique ou non. Pourquoi ne figure t'elle pas dans le dossier ?

Si ce projet devait être réalisé, il serait nécessaire de faire d'abord le tunnel de base.

L'accord signé le 30 janvier 2012 entre la France et l'Italie rappelle que la première phase consistera à réaliser la section transfrontalière du tunnel de base. Pour quelle raison aujourd'hui nous demande t'on de prendre position sur la seconde phase, alors que ce projet s'arrêtera à Chambéry ?

La vraie question est : est ce que vous voulez ce projet ou pas ? l'utilité publique est-elle prouvée ?

Monsieur MARTIN a fait un projet entre AMBERIEU et la Maurienne, en utilisant le tunnel B1 qui se trouve à Modane, il a prouvé que l'on pouvait passer toutes les marchandises sur cette ligne historique en supprimant toutes les nuisances.

Selon le Décret du 3 août 2009 (Grenelle), « pour chaque projet de ce type, on doit joindre un projet alternatif », or là nous n'avons pas de projet alternatif. Nous demandons qu'un projet alternatif soit fait de Lyon à la Maurienne en utilisant la ligne historique, en la transformant sur le même principe.

Enfin, en matière d'acoustique, nous sommes allés voir des TGV à Angers, nous avons mesuré l'impact bruit, ce n'est pas 65 dBA, que nous avons mesuré avec deux appareils, mais 130 dBA !

Monsieur FAFOURNOUX donne alors la parole à Monsieur M. MARTIN, en lui demandant de présenter d'abord le projet de calfeutrement de la ligne à CHIMILIN, puis, ce qu'il appelle le « Plan B ».

## 13. Intervention de Monsieur Michel MARTIN , Ingénieur Conseil

### a) Traversée de CHIMILIN

L'étude réalisée à la demande de la commune propose de sortir du tunnel 8,50 m plus bas, afin de passer d'abord sous l'autoroute A 43 et sous la RD 592. Le projet supprimerait les nuisances phoniques et serait complètement masqué. Il n'y aurait plus le viaduc prévu par RFF et les deux entreprises situées sur l'emprise peuvent rester.

### b) Le « Plan B »

L'idée vient des Suisses. Pour le tunnel du Saint-Gothard, la ligne d'accès au tunnel longe le Lac des Quatre Cantons, mais elle a été traitée en cuvelage étanche pour éviter tout risque de pollution.

Le tracé de la ligne historique (AMBERIEU-CULOZ-CHAMBERY) serait raccourci au Nord par le shunt de BRISON, puis par le shunt de Saint-Innocent, par le Vallon de Grésine, puis il passerait sous la butte de Tresserve (AIX-LES BAINS) et contournerait CHAMBERY en passant sous les Bauges, par les tunnels de Nivollet et de Galoppaz.

Le tracé alternatif se poursuit en suite avec la traversée de l'Isère, au niveau de SAINT-PIERRE D'ALBIGNY, puis il passe dans les tunnels du Haut Coisin et des Hurtières et rejoint la Maurienne à EPIERRE.

Monsieur FAFOURNOUX répond que si ces propositions sont déposées dans les registres d'enquête, elles seront examinées par la Commission.

#### **14. Intervention de Madame DEMAY, Présidente de l'association « Bien vivre à VEREL »**

Cette personne pose plusieurs questions :

- Pourquoi la documentation n'est-elle pas consultable en totalité sur internet ?
- Pourquoi les mairies ne peuvent-elles pas garder les dossiers après l'enquête ?
- Le rapport de la cour des comptes met en cause la rentabilité des autoroutes ferroviaires, et chaque année 12 M€ sont dépensés pour couvrir leur déficit !

La commune sera relativement peu touchée par la ligne, mais on prévoit des dépôts importants sur des terres agricoles. Où seront situés les dépôt définitifs sur la commune ? Nous refusons tout cela, Nous allons tous être impactés par les nuisances de chantier. Nos maisons sont déjà invendables.

Demain, tout sera perdu. Il y aura une perte de valeur.

Comment se rendre compte des niveaux de bruit réels ?

Pourquoi n'y a-t-il pas eu de débat public ?

#### **15. Réponses apportés par Monsieur GAMOND (RFF)**

Le dossier officiel est en Mairie, le dossier sur Internet est un document complémentaire, il ne se substitue pas au dossier officiel. Un DVD a été fourni aux communes, le dossier y est complet. Les communes les garderont en leur possession.

Les textes réglementaires obligent le retour du dossier d'enquête complet.

RFF n'est pas l'Etat, mais seulement un organisme de l'Etat. L'Etat veut relancer le Fret en France.

Les dépôt définitifs sur la commune : (voir réponse faite à Monsieur le Maire d'AVRESSIEUX)

Une enquête loi sur l'eau sera réalisée après la DUP.

Les nuisances chantiers seront à gérer, comme cela se fait sur ce type de chantier.

Une fois la DUP prise par le Conseil d'Etat, les propriétaires impactés pourront demander l'achat de leur bien sans attendre la poursuite des autres enquêtes.

L'opportunité du projet a été décidé en 1993 - 1994. Le projet n'a pas été inventé par RFF. Il a été étudié depuis 20 ans. On en est arrivé à ce point après un certain nombre de décisions gouvernementales.

#### **16. Précisions apportées par Monsieur MIEGE, CETE de LYON**

Des enregistrements sonores sont possibles. Le problème, c'est que lorsque l'on attend le passage du train, la gêne est moins forte que lorsque le bruit surprend.

La mesure évoquée par Monsieur CABANEL est très surprenante. Les signatures acoustiques présentées précédemment sont des mesures faites à 25 m et le bruit d'un TGV ne dépasse pas 90 dBA à 25 m.

L'atténuation du bruit d'un convoi ferroviaire est de 4 dBA à chaque fois que la distance double.

#### **17. Intervention de Monsieur Jean-Paul MICHEL, habitant à CHIMILIN**

Le bruit à la sortie des têtes de tunnels sera comme un coup de canon !

Monsieur MIEGE lui répond qu'on aura bien un phénomène d'arrivée soudaine du bruit. On entend déjà le bruit dans le tunnel, mais pas aussi fort. Avec une section de tunnel assez large, on va obtenir une montée progressive du bruit.



#### **18. Intervention de Madame Monique CHABERT, adjointe au Maire de CHIMILIN**

Nous demandons des études complémentaires. L'Avant Pays Savoyard va être saccagé. Des exploitations agricoles vont disparaître. On aura des nuisances.

Nous nous posons des questions :

Nous revenons à un projet qui date de 20 ans.

Le projet repose sur des projections de trafic à l'échelle de l'Europe. Comment ont-elles été faites ?

Avec quels modèles ? alors que l'on observe une baisse du fret dans la traversée des Alpes !

Quelle est la volonté politique de faire monter les camions sur les trains ? Nous sommes dans un couloir de nuisances, avec l'autoroute et la ligne THT. Que pouvons nous retirer de ce projet ?

#### **19. Réponses apportés par Monsieur GAMOND (RFF)**

L'élément nouveau est l'abaissement du profil en long du tunnel de DULLIN-L'EPINE, pour permettre le passage du fret en phase 1. Sur le reste, il n'y a rien de changé.

La modélisation a été faite pour plusieurs hypothèses de croissance données par l'Europe et pour les trafics de fret et de voyageurs sur l'ensemble de l'Arc alpin.

Les calculs de rentabilité ont été faits pour l'hypothèse « médiane ».

Ils sont présentés dans la Pièce G du dossier d'enquête.

La volonté politique résulte du Grenelle de l'environnement. Le projet figure dans le SNIT.

Le bilan carbone du projet est positif.

La Région Rhône-Alpes a émis un avis positif.

#### **20. Madame Maryline TARDY (Modéf-Confédération Syndicale Agricole des Exploitants Familiaux)**

« *Le projet ne peut se faire au détriment des agriculteurs* ». Combien d'exploitations vont disparaître ?

#### **21. Réponses apportées par Monsieur CARABOEUF (RFF)**

L'étude agricole a été faite avec les Chambres d'Agriculture.

La compensation des surfaces de zones humides reste à approfondir, notamment avec le SIAGA.

#### **22. Intervention de Monsieur FAFOURNOUX**

Le SIAGA a un rôle important à jouer, pour l'insertion du projet dans son environnement.

Par exemple, on pourrait évoquer la possibilité de recharge sédimentaire du lit du Guiers, qui présente une tendance à l'érosion. Dans le cour aval de l'Ain, le Syndicat Intercommunal de la Basse Vallée de l'Ain réinjecte des sédiments en amont, afin de recharger le profil en long.

#### **23. Intervention de Madame Cécile VILLATTE, Chargée de mission au SIAGA**

Madame VILLATTE présente le SIAGA. Celui-ci suit le projet de manière approfondie.

Le SIAGA ne donnera pas d'avis sur l'utilité publique. Mais des points pourront être discutés.

Les questions de traversées des cours d'eau et des zones humides seront regardées de près.

Il serait sûrement possible de restaurer des zones humides dans le bassin versant.

Sur la recharge sédimentaire, c'est une piste à étudier, car le Guiers s'est enfoncé. Mais c'est à faire avec prudence, avec des matériaux adaptés.

#### **24. Intervention de Monsieur MONIN-PICARD, Président du SIAGA**

Le SIAGA est très attentif au projet. Le sujet de l'eau a un impact fort.

En tant que Président également d'un syndicat d'alimentation en eau potable, la question des conduites existantes est également à suivre.

## **25. Intervention de Monsieur Jean-Pierre MICHEL, habitant à CHIMILIN**

On a du patrimoine archéologique sur CHIMILIN. Il y a des aqueducs gallo-romains qui ont été détruits lors de la construction de l' »A 43. Notre patrimoine futur, ce sera un viaduc de 20 m de haut et 900 m de long !

On vous dupe tous ! Aujourd'hui, on commence par nous, alors qu'en Italie, on ne veut pas du projet !

## **25. Intervention de Madame DABERT, élue à PONT-DE-BEAUVOISIN**

C'est quoi cette mascarade ? On nous fait croire à la démocratie !

Ici il y a un art de vivre, il y a des populations et vous n'en parlez jamais !

## **25. Intervention de Madame Isabelle LEGROS, élue à PONT-DE-BEAUVOISIN**

Ce qui nous inquiète, ce sont les nuisances.

De plus, avec le projet, que vont devenir les 43 km de la ligne de Saint-André-le-Gaz, que vont devenir les gares actuelles ?

## **26. Réponses apportées par Monsieur GAMOND (RFF)**

Ce projet amènera un avantage certain : il y aura des TGV intercités, plus de TER, plus d'omnibus, avec beaucoup moins de retards.

## **22. Clôture de la réunion par Messieurs Guy TRUCHET et Pierre-Yves FAFOURNOUX**

Constatant qu'il est bientôt minuit, Monsieur FAFOURNOUX propose de clore la réunion.

Il ajoute que la Commission d'enquête a bien entendu les préoccupations du public, et qu'elle en tiendra compte dans la rédaction de son rapport.

Monsieur Guy TRUCHET, commissaire enquêteur précise que trois permanences complémentaires ont été programmées en mars sur les communes d'AVRESSIEUX, BELMONT-TRAMONET, VEREL DE MONTBEL.

Il se tient à la disposition de toutes les personnes voulant le rencontrer pour informations complémentaires ou pour remises de lettres ou documents.

Monsieur FAFOURNOUX remercie le public pour sa participation à cette réunion.

Fait le 6 mars 2012

Guy TRUCHET, Pierre-Yves FAFOURNOUX  
Membres de la Commission d'enquête

