



## **Avis de l'ASSMoulin concernant le dossier d'enregistrement au titre des installations classées pour la protection de l'environnement plateforme du Moulin**

Depuis plus de 20 ans, l'Association de Sauvegarde du Site du Moulin s'insurge contre l'utilisation du site du Moulin comme lieu de stockage des déblais liés aux travaux du projet Lyon-Turin. En effet, ce site est un lieu d'intérêt patrimonial et naturel unique en Savoie. LTF à l'époque, puis TELT désormais n'ont jamais tenu compte de la richesse de ce site. Depuis les premiers dossiers d'étude de 1996, le projet Lyon Turin n'a pas évolué, contrairement à la législation qui rend la préservation du site du Moulin encore plus primordiale pour l'environnement et la sécurité.

TELT affirme que ses installations sont conformes avec les différentes servitudes qui les concernent, il instruit lui-même le dossier. Cependant sur de nombreux points, ce dossier d'enregistrement aux ICPE s'avère non conforme.

Non-respect du PPRI.....	2
Non-respect du PLU.....	3
Localisation des installations non conforme à la DUP .....	3
Diagnostic des sols erroné.....	4
Non-respect du classement du site du Moulin .....	4
Une mauvaise interprétation du PPRN permettant de sous-estimer les risques. ....	4
Détérioration du paysage aux abords d'un monument historique.....	5
Caractère expérimental de la réutilisation des matériaux.....	5
Acheminement des matériaux – manque de justification .....	6
Informations erronées sur le mécanisme du Moulin .....	6
Lacunes dans la gestion des nuisances .....	7

### ANNEXES

- Incompatibilité entre la plateforme du chantier et le zonage réglementaire du PPRI..... 1
- Visibilité du site dans le périmètre de protection de l'église de Villarodin Bourget..... 2
- Enjeu paysager : visibilité du fond de vallée..... 3

## Non-respect du PPRI

**Le projet est intégralement dans une zone inondable et incompatible avec le PPRI en vigueur.**

1. Les projets d'intérêt généraux, légalement autorisés au titre de la Loi sur l'Eau, sous réserve que le Maître d'Ouvrage démontre que son projet :
  - est hydrauliquement neutre,
  - n'augmente pas le niveau d'aléa au droit, en amont et en aval de la zone concernée,
  - respecte le Plan de Gestion des Risques d'Inondation du Bassin Rhône-Méditerranée (PGRI) en matière de compensation des champs d'expansion supprimés.
2. L'extension des gravières et carrières existantes.
3. Le stockage temporaire des matériaux liés à l'exploitation d'une activité de gravière ou carrière existante, sous réserve du respect des dispositions du SDAGE et de la loi sur l'Eau. Le projet devra être accompagné de mesures assurant sa neutralité hydraulique vis-à-vis de l'expansion des crues et de la mise en place de dispositifs pour que les matériaux ne soient pas emportés lors des épisodes de crues. Une étude de risques sera jointe à toute demande d'autorisation.

TELT indique que le PPRI est pris en compte car la plateforme sera surélevée pour ne pas être soumise au risque d'inondation mais le promoteur public omet le fait que le site du Moulin est un bassin naturel d'expansion, cf annexe Incompatibilité entre la plateforme du chantier et le zonage réglementaire du PPRI.

TELT indique qu'une étude montre que le projet est hydrauliquement neutre, sans faire mention de l'étude en question. Si l'étude considérée est celle de la SOGREAH datant de 2000, elle est caduque selon les préconisations de la DDT qui considère qu'une étude hydraulique est caduque passé un délai de 10 à 15 ans. S'il est fait mention de l'étude d'ARTELIA de 2016, les conclusions ne peuvent pas non plus être retenues puisque l'étude est basée sur celle de la SOGREAH.

En conséquence, dans ce dossier, TELT devrait fournir une étude bidimensionnelle démontrant que le projet est hydrauliquement neutre, une étude de risques, prévoir les compensations liées à la suppression d'un champ d'expansion et respecter les dispositions du SDAGE telles que :

**Lutter contre les pollutions en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé**

**5A-04**

Eviter, réduire et compenser l'impact des nouvelles surfaces imperméabilisées

Ou encore **Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques**

AUGMENTER LA SÉCURITÉ DES POPULATIONS EXPOSÉES AUX INONDATIONS EN TENANT COMPTE DU FONCTIONNEMENT NATUREL DES MILIEUX AQUATIQUES		
A. Agir sur les capacités d'écoulement	B. Prendre en compte les risques torrentiels	C. Prendre en compte l'érosion côtière du littoral
<b>8-01</b> Préserver les champs d'expansion des crues	<b>8-10</b> Développer des stratégies de gestion des débits solides dans les zones exposées à des risques torrentiels	<b>8-11</b> Identifier les territoires présentant un risque important d'érosion
<b>8-02</b> Rechercher la mobilisation de nouvelles capacités d'expansion des crues		<b>8-12</b> Traiter de l'érosion littorale dans les stratégies locales exposées à un risque important d'érosion
<b>8-03</b> Éviter les remblais en zones inondables		
<b>8-04</b> Limiter la création de nouveaux ouvrages de protection aux secteurs à risque fort et présentant des enjeux importants		
<b>8-05</b> Limiter le ruissellement à la source		
<b>8-06</b> Favoriser la rétention dynamique des écoulements		
<b>8-07</b> Restaurer les fonctionnalités naturelles des milieux qui permettent de réduire les crues et les submersions marines		
<b>8-08</b> Préserver ou améliorer la gestion de l'équilibre sédimentaire		
<b>8-09</b> Gérer la ripisylve en tenant compte des incidences sur l'écoulement des crues et la qualité des milieux		

## Non-respect du PLU

Le PLU de Villarodin Bourget a été forcé de s'adapter aux travaux du Lyon Turin autorisant

- **Le dépôt des matériaux inertes nécessaires aux travaux et à l'exploitation de la section transfrontalière de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon Turin en projet sous réserve de leur absence totale d'effet sur la santé des hommes et des bêtes et d'un traitement paysager leur assurant invisibilité ou plus-value qualitative par rapport à la situation antérieure.**

Toutefois, dans ce dossier, il n'est fait mention d'aucun traitement paysager assurant l'invisibilité du dépôt des matériaux. Et pour avoir constaté comment TELT considère la réhabilitation d'un site de dépôt avec celui de Saint-Gobain, il est évident que cela n'apportera aucune plus-value qualitative par rapport à la situation antérieure, cf annexe Enjeu paysager : visibilité du fond de vallée.

## Localisation des installations non conforme à la DUP

La localisation des installations n'est pas conforme aux dossiers d'enquête publique du code de l'environnement et du code de l'expropriation de 2009.

En effet, les installations sont autorisées par la DUP qui indique que l'unité de concassage est prévue en souterrain au pied de la descenderie.

Aucune installation de traitement de matériaux n'est prévue sur la partie sud.

En conséquence, les ICPE du présent dossier seront installées sur une plateforme qui n'existe pas à l'heure actuelle. Il manque au dossier la partie définissant les conditions de réalisation de cette plateforme.

## Diagnostic des sols erroné

L'information qu'il n'y a aucun site recensé sur la commune de Villarodin Bourget dans la base de données BASIAS du BRGM est fausse.

La consultation des informations portée sur la base de BRGM pour le site répertorié : RHA7300039 identifie l'ancienne usine de Saint-Gobain maintenant rattaché à Modane, et sur la rive opposée de l'Arc le site de l'Ilaz situé sur la commune de Villarodin-Bourget où l'entreprise a édifié en 1959 des bassins de décantation classés dans le 1<sup>er</sup> groupe SEI.

Le site mentionné est celui de l'ancienne décharge de l'usine de Saint-Gobain sur lequel le promoteur public a déposé les déblais de la descenderie suite à sa demande d'autorisation Cerfa N° 46-0388 Demande d'autorisation relative aux clôtures, aux installations et travaux divers intitulée : « **Mise en dépôt des déblais de la descenderie de Villarodin Bourget sur le site C de l'ancienne décharge de Saint-Gobain** » enregistrée à la mairie de Villarodin-Bourget sous la référence : C17332202K1023

## Non-respect du classement du site du Moulin

Le site du Moulin est classé : ZNIEFF de type I, ZNIEFF de type II, ZICO et se situe à proximité de zones Natura 2000 et du Parc de la Vanoise. Il est considéré comme un site à enjeu écologique fort.

- les zones de type I, secteurs d'une superficie en général limitée, caractérisés par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables, ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional. Ces zones sont particulièrement sensibles à des équipements ou à des transformations même limitées ;
- les zones de type II, grands ensembles naturels (massif forestier, vallée, plateau, estuaire, etc.) riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Dans ces zones, il importe de respecter les grands équilibres écologiques, en tenant compte, notamment, du domaine vital de la faune sédentaire ou migratrice.

De ce fait, le site du Moulin devrait être préservé et non considéré comme un lieu propice pour implanter définitivement des déblais, une zone hélicoptère et un parking.

## Une mauvaise interprétation du PPRN permettant de sous-estimer les risques.

TELT indique que l'aléa risque naturel (hors inondation de l'Arc) est nul à faible sous prétexte que le site du Moulin ne fait pas partie du zonage du PPRN. Cependant, cela ne signifie pas que le site du Moulin est exempt de risques d'affaissement, effondrement, érosion de berges...

Le site de l'ONERA situé à moins de 500 m en amont du site du Moulin a subi un phénomène d'effondrement du sous-sol initié en 2009 causant les dommages à la soufflerie.

L'effondrement de l'ONERA est-il consécutif au pompage des eaux souterraines par TELT depuis 2002 ? Ou a-t-il une origine naturelle ?

L'entreprise FILTECH située 400 m en aval de la zone du Moulin a elle aussi subi des dommages dus à la portance du sous-sol. Ce phénomène soulève le même type de questionnement.

La poussée engendrée par les 300 000 m<sup>3</sup> de déblais de la descenderie sur les cendres de Saint-Gobain en rive gauche modifie-t-elle la portance du sous-sol rive droite ou l'origine est-elle naturelle ?

Les sites de l'ONERA de FILTECH et du Moulin sont situés en bord de l'Arc et selon les cartes géologiques sur des sols de même nature. Un entonnoir de dissolution concernant les parcelles 425 430 et 431 est présent sur le site du Moulin. TELT ne mentionne pas ces données.

Le dossier laisse entendre que le sous-sol au nord de la piste de l'ONERA serait de nature différente de celui de la zone sud. Cette affirmation nous étonne. La piste de l'ONERA date de 1948, alors que la constitution du sous-sol est bien antérieure.

La voie de chemin de fer de l'ONERA a été édifiée sur les terrains du Moulin et utilisée seulement sur une courte période pour acheminer depuis l'Autriche les éléments de la soufflerie de l'ONERA. Depuis le démontage des rails dans les années 1980 la piste est accessible, son soubassement repose sur un sous-sol lui-même compressible puisque les sondages de 8 mètres n'ont pas trouvé la roche. Comment éviter que le tassement engendré par la dépose de remblais de chaque côté de la piste n'endommage pas celle-ci ainsi que les réseaux qu'elle supporte. Cette hypothèse devrait être étudiée par le biais d'une étude géologique.

Est-ce que tous les résultats de sondages effectués dans le secteur peuvent être communiqués au BRGM afin de mieux appréhender les risques pour les 3 communes concernées.

## Détérioration du paysage aux abords d'un monument historique

L'Eglise de Villarodin Bourget est classée monument historique. L'architecte des bâtiments de France accorde un avis favorable à la réalisation des travaux indiquant que le site n'est pas visible depuis l'Eglise. Or, il n'est jamais fait mention du respect de l'intérêt public attaché au patrimoine, à l'architecture, au paysage naturel ou urbain, de la qualité des constructions et de leur insertion harmonieuse dans le milieu environnant. L'utilisation du site du Moulin comme plateforme de travaux détruira totalement le paysage de la commune, cf annexe Visibilité du site dans le périmètre de protection de l'église de Villarodin Bourget.

La zone ICPE est parfaitement visible en même temps que l'église dans un rayon de 500 m de l'église entre le lotissement Saint Bernard et le centre village, entre le centre village et la sortie du village en direction d'Avrieux. Depuis la route d'Aussois, depuis la route d'Amodon, depuis le contrebas du Rocher des Amoureux constituant un belvédère pour une vue d'ensemble sur la vallée.

## Caractère expérimental de la réutilisation des matériaux

TELT ne dispose pas de la technique pour réutiliser les matériaux pour la fabrication de béton et compte utiliser le chantier de Villarodin Bourget pour expérimenter à grande échelle une technologie nucléaire qui demande dérogation. Nous n'avons pas oublié que le promoteur public n'a pas tenu ses engagements concernant les bandes transporteuses lors du chantier de la galerie de reconnaissance car il n'a pas su trouver les entreprises maîtrisant cette technologie. Nous trouvons très inquiétant et inadmissible les initiatives de TELT sur ce point, particulièrement lorsqu'on peut lire que TELT prévoit de se dédouaner de sa responsabilité en la déléguant une nouvelle fois à des entreprises sous-traitantes.

## Acheminement des matériaux – manque de justification

L'article 6 du « guide d'aide à la justification au titre de la rubrique n° 2517 » publié par le ministère de l'environnement indique « *Les produits ou les déchets en transit sont préférentiellement acheminés par voie d'eau ou par voie ferrée, dès lors que ces voies de transport sont voisines et aménagées à cet effet. L'exploitant récapitule dans une notice les mesures mises en œuvre pour réduire l'impact sur l'environnement des opérations de transport, entreposage, manipulation ou transvasement de produits ou de déchets (circulation, envol de poussières, bruit, etc.). Y sont également précisés :*

- les modalités d'approvisionnement et d'expédition (itinéraires, horaires, matériels de transport utilisés, limitation des vitesses sur le site en fonction des conditions météorologiques, etc.), ainsi que les techniques d'exploitation et aménagements prévus par l'exploitant ;
- la liste des pistes revêtues ;
- les dispositions prises en matière d'arrosage des pistes ;
- les éléments technico-économiques justifiant l'impossibilité d'utiliser les voies de transport mentionnées ci-dessus. »

TELT indique la présence d'une voie ferrée à Modane, à 1 km du site du Moulin, cependant aucun élément technico-économique n'est avancé pour justifier l'impossibilité d'utiliser les voies ferrées pour le transport des matériaux.

Pour rappel, les éléments de la soufflerie de l'ONERA ont été acheminés par rail. La voie ferrée construite à cet effet était raccordée à celle de Modane et passait sur le site du Moulin, ce qui a donné le nom de la piste de l'ONERA.

Il apparaîtrait étonnant que TELT, promoteur du Lyon-Turin ne trouve pas les compétences techniques permettant de reconstruire 1 km de voie ferrée. Nous interprétons plutôt ce manque dans le dossier comme une volonté de maintenir le projet initial sans tenir compte de l'évolution des préconisations en termes de protection de l'environnement.

## Informations erronées sur le mécanisme du Moulin

On peut lire dans le dossier : le démontage du mécanisme est déjà réalisé. Nous pensons que cette affirmation est inexacte. Sinon, qui a démonté le mécanisme ? A quelle date ? Où est-il entreposé ? L'association de Sauvegarde du Site du Moulin, qui a contribué à faire reconnaître la présence du moulin et son intérêt patrimonial, a été partie prenante des discussions liées au devenir du mécanisme depuis des années. Aussi, si le mécanisme a réellement été démonté, pourquoi l'ASSMoulin n'a-t-elle pas été informée, ni par TELT ni par la mairie ?

Le moulin a un intérêt patrimonial. Son déplacement, s'il s'avérait indispensable, doit être un projet établi en concertation avec les acteurs locaux. Des thématiques sont à développer autour de ce mécanisme qui représente un intérêt économique pour les activités touristiques.

Le PLU de la commune a été révisé pour le Lyon Turin, en modifiant le classement des zones naturelle pour permettre l'occupation temporaire du chantier de réalisation du tunnel de base, et non pas pour reconstruire le bâtiment du moulin dans un autre secteur que celui d'origine.

Le moulin à vocation à revenir sur le site et dans la même zone classée « zone agricole à valeur paysagère ». La démolition devrait s'accompagner d'un permis de reconstruction prévoyant la remise en état du site du Moulin à son origine, avec un bâtiment pour y installer le mécanisme sur la zone Nord.

L'aspect paysager est à prendre en compte et le projet de remplacement du bâtiment du Moulin par l'implantation d'un bâtiment « musée » au milieu d'une zone classée « naturelle à préserver » devrait faire l'objet d'une argumentation et doit être soumis à l'avis des autorités environnementales.

## Lacunes dans la gestion des nuisances

### **Impact acoustiques.**

Le concassage n'est pas autorisé à l'extérieur et les mesures envisagées sont insuffisantes quant au nombre des points de contrôle et à la fréquence des relevés.

### **Trafic routier.**

Le dossier ne montre aucune considération visant à respecter les orientations limitant les pollutions dues aux transports.

Les mesures en faveur d'un transport en commun pour l'accès du personnel au site ne sont pas envisagées. (Orientation Scot)

Le transport des matériaux par voie ferrée n'est pas envisagé.

S'il n'y a pas d'école au Bourget c'est parce qu'il y a un regroupement pédagogique avec la commune d'Avrieux. Le car de ramassage scolaire emprunte la rue Saint Pierre 4 fois par jour.

Dans le schéma d'accès au puits d'Avrieux les camions traversent le village du Bourget. La problématique est la même que celle de la traversée du village d'Avrieux qui a été écartée suite à des réunions publiques organisées avec Mr le Sous-Préfet, Mme la députée, Mr le maire d'Avrieux. Lors de cette réunion, les responsables de la commission scolaire de Villarodin Bourget n'ont pas été autorisés à rentrer dans la salle.

### **Prise en compte des vents pour la dispersion des poussières.**

Le dossier présente une carte de distribution des vents à Saint Jean de Maurienne qui ne nous paraît pas pertinente, le volet sanitaire de l'étude d'impact de 2009 page 25 cite une étude de l'ADMS concluant à une exposition avérée pour les 2 villages de la commune.

En l'absence d'étude sur les vents nous faisons part de nos témoignages. Le village est plus venté qu'en altitude, une tornade a emporté des toitures année 90. Souvent le vent se lève en fin de matinée et de nombreuses périodes sèches sont observées même en hiver. Le nombre de points de relevés, la fréquence des relevés sont inadaptés à cette situation. Aucune mesure contraignante n'est prévue.

Nous rappelons que le concassage est prévu en galerie, pour le reste du chantier les mesures sont insuffisantes autant sur les moyens d'éviter les dispersions que sur les moyens de contrôles.

### **Remise en état du site.**

Dans l'esprit du promoteur public il y a distinction entre la zone nord et la zone sud du site du Moulin.

L'ensemble du site est classé en zone rouge, et submersible par la crue centennale, TELT semble découvrir cet état de fait lors de l'enquête publique du PPRI lorsque la DDT refuse de modifier la réglementation de la zone Nord cependant TELT continue de distinguer la zone sud qui serait remise à l'état initial et la zone nord qui selon les plans du projet resterait à la côte 1088 à 1092.

Figure 24 Le projet d'une zone hélicoptère, d'un parking et des jardins à la côte 1090 en fin de chantier sont incompatibles avec la remise en état du site à l'état initial.

**Conclusion : Une réactualisation du projet s'impose.**

La conception du projet Lyon-Turin date de plus de 25 ans. En 25 ans, les normes environnementales ont changé mais le projet n'a pas évolué. Après 25 ans, nous constatons que les prévisions justifiant le projet étaient fausses, mais le projet n'a pas évolué.

Le projet de liaison ferroviaire devrait se plier aux normes environnementales en vigueur, et on constate aujourd'hui qu'au contraire c'est la législation qui se plie aux impératifs obsolètes du projet.

Le site du Moulin n'est pas un site approprié pour un tel chantier. La DUP de 2010, le PLU de la commune, le PPRI définissent les limites à la dérogation accordée au promoteur public. Et ces limites doivent être respectées. Les objectifs actuels de sécurité des personnes et protection de l'environnement visent à préserver les surfaces naturelles. Le choix des lieux d'implantation des travaux doit désormais se porter sur des sites déjà impactés.