

38530 - ISÈRE

☎ 04 76 45 22 20

Fax 04 76 45 21 46

mairie.chapareillan@wanadoo.fr



COMPTE-RENDU DU CONSEIL MUNICIPAL

DU JEUDI 16 FEVRIER 2012

20 h 30 - en Mairie

Nombre de Conseillers en exercice	18
Présents	14
Votants	16

L'an deux mille douze, le seize février, le Conseil Municipal de la Commune de CHAPAREILLAN dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire à la Mairie sous la présidence de Monsieur Daniel BOSA, Maire.

Date de convocation du Conseil Municipal : 08 février 2012.

Présents : Daniel BOSA, Agnès DUMAX-VORZET, Christian COLLOUD, Michel BURGAT, Marc LABBE, Denise COMBAZ, Véronique LOPEZ, Magalie CASSET, Gérard FERRAGATTI, Béatrice KASZLUK-CHALVET, Christelle ZAS, Jean-Marc PORTAZ, Jean-Marc MOREL, Annie BILLION.

Absent (s) et excusé (s) : Catherine PLUNIAN (pouvoir donné à Daniel BOSA), André LAZZARONI (pouvoir donné à Christelle ZAS), Bruno COLLIGNON, Jean-Louis FOSSE.

Le quorum étant atteint, la séance est ouverte à 20 h 35 sous la présidence du maire en exercice, Monsieur Daniel BOSA

Désignation du secrétaire de séance :

Il est proposé ensuite de désigner le secrétaire de séance, conformément à l'article L. 2121-15 du code général des collectivités territoriales.

Le conseil municipal nommé à l'unanimité Jean-Marc PORTAZ secrétaire de séance.

Adoption à l'unanimité du procès-verbal du conseil municipal du 17 janvier 2012.

Présentation par Monsieur le Maire des décisions prises dans le cadre des délégations du conseil municipal :

- Subdélégation de l'exercice du Droit de Prémption Urbain (DPU) à la communauté de communes du pays du Grésivaudan à l'occasion de l'aliénation des locaux de TYCO Electronics.
- Signature d'un contrat pour la mise en place d'une astreinte en vue de réaliser les interventions urgentes sur le réseau d'eau potable avec MIDALI SA, 38570 THEYS. Montant 2000 € HT, rémunération des interventions suivant un bordereau de prix, durée un an éventuellement renouvelable par reconduction expresse.
- Signature d'un marché pour l'entretien du réseau d'éclairage public avec la SARL ATELEC, 8 rue de la Maconne, 73000 BARBERAZ, montant maximal 14 900 € HT, durée maximale un an.

**OBJET : ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE LYON-TURIN
01 – 16/02/2012**

PREAMBULE

- Dans la décision ministérielle du 28 mai 2004, M. le Ministre des transports a retenu, sur le territoire de la Combe de Savoie, le tracé CHAPAREILLAN Nord.
- Dans sa délibération du 21 janvier 2005, le Conseil Municipal de Chapareillan :
 - Réaffirme que le tracé CHAPAREILLAN Sud est le moins impactant pour son territoire,
 - Rappelle le délai anormal de 6 mois pour la réception officielle de la décision ministérielle,
 - Conteste l'argumentaire de RFF,
 - Demande la réalisation d'études complémentaires par un expert indépendant sur l'impact phonique, sur l'impact environnemental et sur l'impact paysager.
- En Juin 2009, la commune est consultée pour un Avant Projet Sommaire sur un Tracé Nord infléchi vers le village.

M. le Maire répond à cet APS en rappelant à M. le Préfet de l'Isère sa demande d'une synthèse globale des 3 études différentes commandées par RFF : étude acoustique devant prendre en compte les hameaux de montagne, études paysagère et étude environnementale. Il souligne par ailleurs la non-prise en compte des conséquences du bétonnage du ruisseau du Glandon sur l'avenir des zones humides.

- Par courrier daté du 25 janvier 2010 au Préfet de Région, le Ministère de l'Ecologie confirme le tracé Nord modifié. Il préconise « *de réactualiser les études d'APS des tunnels sous les massifs de Dullin et de l'Epine....afin que soit examinée à cette occasion la possibilité de rendre ces tunnels également aptes à la circulation du trafic de marchandises en procédant à un abaissement de leur profil en long* ».
- Le 20 Mai 2011, le conseil municipal de Chapareillan délibère à nouveau suite au courrier du 25 janvier 2010 de M. le Ministre de l'Ecologie et demande:
 - La réalisation d'aménagements annulant les nuisances sonores provoquées par le passage du fret,
 - La réalisation, par RFF, d'une synthèse globale et transversale des impacts sonores, paysagers et environnementaux qui proposerait toutes les mesures nécessaires à une intégration paysagère de qualité et à la protection des espaces naturels impactés par la future ligne.

- L'intégration du coût de l'ensemble de ces mesures compensatoires dans le financement du projet.
- Le courrier du 10 Novembre 2011 cosigné par les Ministres N. K-Morizet et T. Mariani définit le phasage et lance l'enquête d'utilité publique couvrant l'ensemble du projet "LYON-TURIN FERROVIAIRE" (LTF).
- L'Enquête d'Utilité Publique se déroule depuis le 16 Janvier 2012. La mairie a embauché une personne afin de s'assurer du bon déroulement de cette enquête et de faciliter l'accès du public aux documents.

DELIBERATION

Face à l'Enquête d'Utilité Publique proposée à la consultation depuis le 16 Janvier 2012, le Conseil Municipal de CHAPAREILLAN délibère pour faire part de ses remarques, ses réserves et ses inquiétudes concernant le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin.

1 – Justification du projet

Concernant le dossier soumis à l'enquête, dans son avis délibéré du 07-12-2011, l'Autorité Environnementale(Ae) souligne « *le caractère parfois inabouti du dossier, son degré de cohérence interne et de précision souvent inférieur à ce qu'on est en droit d'attendre d'une étude d'impact, surtout pour un projet d'une telle ampleur* ». Le conseil municipal souscrit à l'ensemble des remarques formulées par l'Autorité Environnementale.

Après étude du dossier d'EUP, le conseil municipal a également relevé des insuffisances notamment :

- Les prévisions de trafic fournies par RFF sont basées sur des trafics de référence de 2004. **Le conseil municipal demande que ces prévisions de trafic soient réactualisées en fonction de l'évolution du contexte économique évolutif et actuellement défavorable.**
- Les prévisions de coûts des investissements de 2009 s'élèvent à près de 25 milliards d'euros, dont 7 milliards pour les 2 phases soumises à l'EUP, **ces montants n'ont pas non plus été réactualisés.**

2 – Dossier d'enquête : remarques générales

➤ **Présentation du dossier :**

La présentation du dossier ne contribue pas à une bonne information du public, la lecture en est difficile :

- Le nombre de documents rend la lecture inabordable et ne concoure pas à une prise de décision démocratique.
- Les chiffres fournis sur les profils en long sont illisibles.
- Différents ouvrages traversent notre territoire : tunnel, ligne sur remblais, route déviée, ponts, merlons, passage à faune. Les informations concernant ces ouvrages sont nettement insuffisantes ; ils ne sont jamais représentés en modélisation, la seule représentation en plan est insatisfaisante.

Un exemple : il est difficile d'appréhender la complexité de la tête de tunnel, où se rencontrent une déviation de voirie, une déviation de cours d'eau (le Glandon), une sortie de tunnel, une zone de cuvelage et un merlon paysager.

- Un photomontage de la ligne lorsqu'elle traverse la plaine est présenté. Cependant, ce photomontage (vue de la douane en direction de l'entrée de Chapareillan) laisse à penser que les poteaux de la ligne THT sont plus pénalisants que la ligne Fret. Une vue montrant l'impact de la déviation de la RD2 en direction de l'Isère (lorsque la ligne est en remblai) aurait certainement contribué à donner une information plus honnête aux citoyens.
- RFF présente l'impact phonique en se limitant au fuseau, l'impact sur **l'ensemble du territoire communal**, y compris les hameaux de montagne est ignoré.

➤ **Défaut d'information dans l'E.U.P.**

- **Le projet communal de microcentrale électrique à partir de la source des Eparres qui alimente le village en eau potable ne figure pas dans l'E.U.P.** Or M. le Maire a signalé par courrier en date du 16 Juin 2011 l'existence de ce projet à RFF. RFF n'a pas estimé utile de mentionner ce projet à vocation écologique dans l'EUP.
- M. le Maire a été informé en date du 14 Novembre 2011, de la mise en compatibilité du PLU de Chapareillan. Une réunion d'examen conjoint a été organisée par M. le sous-préfet de la Tour du Pin le 15 Décembre 2011. Lors de cette réunion, les élus communaux présents ont fait part de leurs remarques. Ils ont notamment précisé qu'une modification du PLU avait été approuvée en conseil municipal du 30 Septembre 2011, **RFF n'en a pas tenu compte et le document soumis à l'EUP est donc erroné.**
- **Le projet occasionne le déplacement de la RD 1090.** Cette déviation de presque 1,3 Km s'élèvera à près de 9m. Le conseil municipal déplore que cette infrastructure **n'ait pas été portée à la connaissance du public à travers le dossier d'enquête**, elle a pourtant toujours été évoquée par RFF et fait partie intégrante du projet.
- Chapareillan est la seule commune Iséroise impactée par le projet en combe de Savoie. L'information officielle a toujours été postérieure à l'information officieuse. **Cette situation géographique génère un déficit de communication des informations légales : dernier exemple en date, à ce jour les communes Savoyardes ont été informées officiellement de la prolongation de l'EUP, la commune de Chapareillan ne l'est toujours pas.**

3 – Impact sonore

Le courrier de M. le Ministre de l'Ecologie daté du 25 janvier 2010 et adressé à M. le Préfet de Région, précise que pour notre secteur *« les études d'impact ultérieures viendront préciser l'optimisation des mesures d'insertion sur l'ensemble du secteur (protections acoustiques ou merlons paysagers) dans le respect des réglementations applicables et dans l'objectif de préserver les fonctionnalités écologiques ».*

Le conseil municipal constate des insuffisances dans le dossier d'E.U.P.

➤ **Insuffisance des études acoustiques**

- En 2006, à la demande de RFF, le cabinet ACOUSTB avait réalisé avec le logiciel MITHRA une étude d'impact phonique. Ce même cabinet a été sollicité pour les études

d'impact figurant dans l'EUP. **Dans un souci de transparence il aurait été opportun que RFF mandate un autre cabinet pour la réactualisation des études.**

- L'étude de 2006 avait répertorié notre village en commune « calme » (<45dB(A)) or elle est à présent considérée en « ambiance modérée » au même titre que toutes les communes urbaines du tracé. Dans une zone calme, le bruit est ressenti de manière plus intense que dans une zone à ambiance modérée. La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement préconise de préserver les zones qui, par leur intérêt environnemental et patrimonial, bénéficient d'une ambiance acoustique initiale de qualité. **Le conseil municipal demande que soit pris en compte dans les études acoustiques le caractère « calme » de notre commune.**
- **Sur les cartes d'impact phonique présentées à l'EUP, la contribution des bruits générés par les infrastructures routières existantes n'est plus prise en compte,** contrairement aux études de 2006. Les habitants se trouvant le long de la RD 1090 sont soumis à des nuisances sonores de l'ordre de 50 dB(A) selon l'état initial de 2006, l'impact de la ligne ferroviaire apportait alors une nuisance de 59 dB(A), or l'impact présenté à l'EUP en 2012 n'est plus que de 50 dB(A) ! **Pourquoi cet impact est-il amoindri ? Le conseil municipal demande que les éléments de l'étude acoustique de 2006 soient pris en compte.**
- RFF présente l'impact phonique en se limitant au fuseau de la ligne. Les études complémentaires sur le bruit réalisées en 2006 et présentées en réunion publique par RFF en 2008, mettaient clairement en évidence un impact phonique sur **l'ensemble de Chapareillan.**
- RFF indique que « Le bruit ferroviaire se propage autour d'un axe incliné à 30° par rapport à l'horizontale, ce qui explique que « le bruit monte ». **L'impact pour les habitants des hameaux de montagne qui représente 20% des habitants de la population de Chapareillan est ignoré (ces mesures n'ont pas été effectuées).**
- Dans le document de présentation de la démarche Grand Chantier, il est expliqué qu'un travail expérimental est mené sur la mesure de la gêne acoustique en fonction de la diversité des situations géographiques (ex : vallée alpine). La comparaison des résultats de ces études réalisées, ou à venir, avec celles effectuées par RFF pourra amener les partenaires de la démarche Grand Chantier à réfléchir sur l'opportunité d'un éventuel dispositif complémentaire.
Cet élément n'est pas repris dans le dossier d'EUP, le conseil municipal se questionne sur ces études concernant la diffusion du bruit dans les vallées alpines.

➤ Impact du bruit sur la santé

Le PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) de l'Isère de mars 2011 précise que *« le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être.... Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie ».*

« De manière flagrante, avec une augmentation de 10 dB(A), on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort »

Les conclusions des études acoustiques de 2006 mettent en évidence **un impact plus fort la nuit que le jour.**

Pour un sommeil de bonne qualité, **le niveau sonore ne doit pas excéder 30 dB(A)**, et des niveaux sonores excédant 45 dB(A) doivent être évités à l'intérieur des bâtiments selon l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé).

La première fonction affectée par l'exposition au bruit est **le sommeil**. Sur le long terme une réduction quotidienne de la durée du sommeil peut générer : fatigue chronique, réduction de la motivation de travail, anxiété chronique, baisses de vigilance diurne, stress ainsi que des effets cardio-vasculaires et de l'hypertension.

Les mesures de protections préconisées par RFF sont essentiellement de l'isolation de façade. Le conseil municipal conteste cette interprétation par RFF de la directive de l'OMS. Elle tend à dire que les habitants devront vivre confinés dans leurs maisons jour et nuit.

La qualité de vie des habitants est considérée comme quantité négligeable.

La directive européenne 2002/49/CE stipule également que le seuil de 82 trains/jour justifie des mesures spécifiques de protections pour les populations. Ce seuil sera largement dépassé en phase finale du projet (plus de 140 trains par jour).

Le conseil municipal demande que les mesures de protection soient réalisées en fonction du seuil final de 140 trains quotidiens.

➤ **Proposition pour une protection phonique de qualité avec insertion environnementale**

Aucune alternative aux merlons anti bruit n'a été proposée par RFF, alors même que sur le tracé on trouve deux projets de tranchées couvertes (St Blandine = 350 m et St Didier de la Tour = 920 m).

Une infrastructure équivalente sur notre commune permettrait de protéger les habitants du bruit.

En 2011 une contre-proposition réalisée par M. Michel MARTIN, ingénieur consultant en ferroviaire et travaux publics, a été proposée par le Collectif Contre les nuisances du Lyon Turin avec le soutien de la commune.

Cette étude vise à limiter l'impact phonique à travers un calfeutrement de la ligne et prend en compte les enjeux environnementaux, tout en créant des voies vertes, cyclables et piétonnes. Elle permet également le respect des trames vertes et bleues à fort enjeux écologiques qui longent le tracé.

Le conseil municipal demande que cette proposition soit mise à l'étude dans le cadre de l'EUP.

4 – Impact sur l'environnement

➤ **Creusement du tunnel**

La tête du tunnel se trouve dans une zone inscrite au PPR comme zone de glissement de terrain, d'inondation, de ruissellement sur versant, de risque de crues torrentielles et zone de marais. **RFF s'est affranchi de cette problématique.**

L'impact du creusement du tunnel et des vibrations engendrées compte tenu de l'instabilité du Massif est passé sous silence.

La commune est située dans une zone de sismicité dont l'évaluation est passée de faible à moyenne, quelles seront les précautions prises ?

Les risques de venues d'eau lors du creusement du tunnel sont ignorés alors même que ce phénomène pourrait augmenter les débits des eaux collectées de plusieurs m³/s.

Pour le tunnel sous le massif de Dullin-L'Epine, RFF a évalué cet impact et les mesures à mettre en œuvre. **Cet impact sur Chapareillan n'a pas été évalué alors que ces eaux seront déversées dans le ruisseau du Glandon.**

Le conseil municipal demande, comme le préconise l'AE que des reconnaissances permettant de cerner le volume potentiel de venue d'eau soient effectuées avant le début des travaux.

➤ **Eaux souterraines et sources du Glandon**

L'impact pour le ruisseau du Glandon qui prend sa source au-dessus du projet de tunnel est ignoré.

L'ensemble de ces travaux de percement pourrait bouleverser et assécher le réseau d'eau qui alimente la zone des Tourbières des lacs de Bey et de Froment. Cette zone est protégée par un arrêté de biotope, inscrite dans le répertoire des Espaces Naturels Sensibles de l'Isère et est située dans le Parc Naturel Régional de Chartreuse. Le risque d'une perte écologique très importante n'est pas à négliger, cette zone naturelle très sensible est située à 400 m au dessus du tunnel.

Le conseil municipal souhaite connaître les impacts sur les zones humides des lacs de Bey et Froment.

➤ **Ruisseau du Glandon : épine dorsale du corridor biologique, de la zone Natura 2000 et de la forêt alluviale**

RFF indique que « Malgré la rectification du tracé, l'hétérogénéité des écoulements est défavorable en terme de diversité des habitats. Les substrats sont constitués de galets et de graviers souffrant d'un colmatage peu favorable pour le frai salmoniformes (truite Fario, Ombre commun). »

RFF signale la présence du Blageon (*Leuciscus souffia*) qui figure à l'annexe II de la directive Natura 2000. L'ombre commun est cité mais son classement n'est pas énoncé ; cette espèce est classée « vulnérable » sur la liste rouge nationale de 2009, et figure à l'annexe V de la directive Habitats-faune-flore Natura 2000, elle est également répertoriée sur la Liste rouge UICN mondiale de 2008.

Une étude réalisée par le cabinet SETIS pour le compte de la mairie de Chapareillan, dans le cadre de l'étude d'impact de la valorisation hydroélectrique de la source des Eparres en janvier 2009 (projet de microcentrale) confirme la présence de **l'ombre commun dans le Glandon**. Ce ruisseau figure dans l'inventaire relatif aux frayères de l'ombre commun et aux zones d'alimentation ou de croissance de la faune piscicole au sens de la loi : article L.432-3 du code de l'environnement.

A la demande de L'ONEMA, de la Fédération départementale de pêche et de M. Le Préfet de l'Isère un « Inventaire des Frayères (article L.432-3 du code de l'environnement) a été établi le 7 septembre 2011. Le Groupe de Travail d'Expert a classé en « Enjeu majeur » note 4 le Glandon ; ce cours d'eau présentant une fonctionnalité de reproduction indispensable pour le contexte piscicole quelle que soit la densité de l'espèce.

Selon le SYMBHI, les affluents de l'Isère jouent aussi un rôle important vis à vis de la faune :

- Ce sont des refuges en cas de crue ou de pollution accidentelle de l'Isère ;
- Certains affluents (Cernon, Glandon) sont des lieux de reproduction et de grossissement pour des espèces patrimoniales comme la truite ou l'ombre commun mais également pour les batraciens et des insectes comme les libellules.
- Ce rôle est d'autant plus important que l'Isère ne permet plus aux poissons de se reproduire.
- Enfin, les affluents assurent une diversité faunistique en lien avec les fonctions citées ci-dessus.

Le bétonnage du lit du Glandon à plusieurs reprises, les quantités d'eau qui seront évacuées par le tunnel modifieront de façon anarchique et catastrophique son débit.

Le conseil municipal s'interroge donc sur les affirmations contradictoires de RFF concernant la zone de fraie du Glandon.

Il demande que soit réellement évalués les impacts des travaux sur ce milieu aquatique à fort enjeu, et sur la faune en général (castor d'Europe).

Il demande que soit également évalué l'impact des bouleversements subis par ce ruisseau sur la zone Natura 2000, sur le corridor biologique et sur la forêt alluviale.

RFF explique qu'une zone de cuvelage sera réalisée en tête de tunnel, et limitée à 90m pour ne pas perturber l'écoulement du ruisseau Glandon. **Le conseil municipal souhaite savoir en quoi cette zone de cuvelage ne perturbe pas l'écoulement du Glandon.**

➤ **Forêt alluviale et corridor biologique**

Ce site est classé en ZNIEFF (1990), en Arrêté de Biotope (17 Octobre 1994) et est inscrit dans le répertoire des Espaces Naturels Sensibles de l'Isère (2006). Le passage de la ligne induira la destruction de 10,9 ha de cet espace protégé et aucune mesure de compensation n'est présentée. Cette forêt fait actuellement l'objet d'un projet de plan de gestion communal qui serait suivi d'aménagements, financés en grande partie par le conseil général de l'Isère.

Aucune mesure compensatoire n'est prévue au regard de l'avancement de ce projet. Le conseil municipal demande que ces mesures soient portées dans la D.U.P.

La forêt alluviale de Chapareillan est classée en APPB (FR3800419) pour la protection d'une espèce végétale très rare : la Nivéole d'été (*Leucojum aestivum*).

RFF propose une solution pour l'Ophioglosse commun, il n'en propose pas pour la préservation de la Nivéole d'Été.

➤ **Interception de corridor biologique**

La connexion de l'infrastructure ferroviaire avec les couloirs biologiques Belledonne et Bauges (qui font l'objet d'un contrat de territoire 2009-2014) en direction de Chartreuse constituera une barrière pour les déplacements de la faune sauvage et une fragmentation des milieux naturels. La traversée de cette zone produira un énorme impact écologique.

L'impact sur la capacité d'accueil de la faune et sur la biodiversité n'est pas suffisamment abordé.

Les impacts du projet (seul ou en cumul avec les rétablissements de voiries) en terme d'entraves à la continuité écologique sont ignorés.

➤ **Impact sur le paysage**

Le projet dans la plaine agricole de Chapareillan prévoit une ligne sur remblai sur laquelle viendront se greffer les rétablissements de voiries :

- la RD2 en direction de Francin, Montmelian passera également en remblais au-dessus de la voie ferrée à une hauteur d'environ 8 m sur une longueur de 500 m
- la création de la déviation de la RD 1090, aura un impact paysager très important.

L'impact visuel des connexions de la ligne avec ces rétablissements de voiries n'est pas abordé.

La gestion des délaissés des voiries RD2 et surtout ceux de la RD1090 n'est pas abordée.

Le conseil municipal demande que soit mis à l'étude le passage de la RD2 sous la voie ferrée.

Le paysage incongru qui résultera de ces infrastructures est un argument supplémentaire à la justification de l'étude d'une couverture de ligne (citée précédemment) qui permettrait :

- de créer des aménagements paysagers, des voies vertes ou liaisons douces,
- de calfeutrer le bruit,

- et comme le recommande l'AE, d'examiner avec RTE l'opportunité et la faisabilité d'utiliser les tunnels pour un passage des lignes électriques HT et THT qui suivent le tracé.

Chapareillan, se trouve dans le Parc Naturel Régional de Chartreuse et le paysage constitue un facteur essentiel d'attractivité. Il est important que l'intégration paysagère soit exemplaire.

Le conseil municipal demande que la proposition de calfeutrement de la ligne soit étudiée sérieusement.

5 – Impact du chantier

Une aire de chantier de 1.4ha est prévue à Chapareillan. Elle est destinée en particulier à l'accueil des équipements et zones de travail nécessaires à la réalisation du tunnel de Chartreuse.

➤ Durée des travaux

Une troisième phase, non comprise dans la demande de DUP prévoit le doublement des tubes sous Chartreuse (exclusivement fret) et Belledonne (mixité voyageur-fret) à l'horizon 2030. Ce phasage impacte durablement la politique d'aménagement de Chapareillan et il engendre pour la population des incertitudes et des inquiétudes fortes face à la durée des travaux.

Le conseil municipal se questionne sur les choix de phasage du tunnel sous Chartreuse dont la construction des tubes s'effectuera en deux étapes ; les Chapareillannais devront subir des chantiers successifs à des dates et durées inconnues.

➤ Risque de pollution

RFF a pris en compte les sites pollués se trouvant sur le tracé, or il existe à environ 100 m de la tête du tunnel l'ancienne fonderie MARRA, site BASOL N°38.0020, située au lieu dit St Martin qui n'est pas mentionné par RFF.

Le conseil municipal demande pourquoi ce site ne figure pas dans l'EUP et demande qu'il soit pris en compte.

➤ Traitement des déblais

Il n'est pas prévu de réutiliser tous les déblais sortis du tunnel sous Chartreuse : 2 Milliards de m³ seront extraits.

RFF prévoit la mise en dépôt des matériaux non réutilisables issus de ces extractions. Aucune information n'est donnée concernant la nature de ces matériaux ni leurs lieux de dépôt.

Des questions restent en suspens concernant :

- **la nature des matériaux extraits**
- **les lieux prévus pour les dépôts**
- **la gestion de ces lieux dans le temps.**

➤ Impacts sur l'augmentation du trafic poids lourds et les nuisances induites

Concernant les itinéraires utilisés par les poids lourds pour le transfert des matériaux, seule la RD 2 en direction de Laissaud (où se situera la base travaux) est mentionnée avec un trafic de 100 camions par jour en moyenne pendant un an et demi. Cette voirie n'est pas dimensionnée pour permettre un tel trafic.

La sortie du tunnel sur Chapareillan est proche d'un point de transit important entre la vallée du Grésivaudan, le bassin grenoblois et le bassin chambérien. L'impact sur la circulation et les déplacements pourrait avoir des conséquences pénalisantes importantes pour les déplacements dans la vallée.

Le dossier n'envisage pas d'autres solutions pour le trafic poids lourds.

➤ **Impacts des pistes et installations nécessaires à la réalisation du chantier**

Durant les travaux, des nuisances acoustiques seront liées aux engins, au bruit de moteurs, compresseurs, groupes électrogènes et à l'utilisation d'explosifs. Ces bruits constitueront une gêne pour les riverains.

Le conseil municipal a de fortes craintes concernant les nuisances sonores liées aux travaux réalisés de nuit : percements des tunnels (utilisation d'explosifs), réalisation des rétablissements et des déviations de voiries.

Indépendamment du bruit, les travaux sont susceptibles d'être à l'origine d'émissions de poussières, lors des opérations de terrassement, de la circulation des engins sur les pistes. L'envol de poussière ou de fines particules en suspension dans l'air peut en effet provoquer une gêne respiratoire pour les riverains. **L'impact sur la qualité de l'air est absent.**

Le chantier se fera aux abords de 30ha du vignoble classé AOC, nous ne connaissons pas l'impact des pollutions liées aux poussières et aux hydrocarbures sur ce vignoble.

La surface de vignoble classé AOC réellement détruite n'est pas évaluée à sa juste valeur.

RFF propose des indemnisations, cet argument est inacceptable au regard de la perte patrimoniale d'une économie locale traditionnelle.

Le conseil municipal réaffirme que le phasage proposé (2 tubes creusés à des périodes différées dans le temps) conduira les habitants de la commune à subir une exposition beaucoup trop longue aux nuisances des chantiers.

CONCLUSION

La commune de Chapareillan a toujours montré une attitude responsable, elle continue à affirmer ne pas être opposée au passage de la ligne fret Lyon-Turin dès lors que l'intérêt général en serait démontré ce qui impose une réactualisation nécessaires des chiffres cités par RFF.

En contrepartie le conseil municipal attendait une réelle prise en compte des inquiétudes de la commune face à cette lourde infrastructure qui pénalisera son territoire, modifiera la qualité de vie de ses habitants, impactera son économie, son environnement et ses paysages.

Le dossier d'E.U.P. qui est présenté est très loin de répondre aux inquiétudes légitimes des élus communaux et des Chapareillannais. La légèreté de son contenu démontre un manque de considération à leur égard, d'autant que d'autres secteurs du tracé ont bénéficié d'études beaucoup plus poussées.

Les spécificités locales de notre territoire n'ont pas été prises en compte dans les études présentées. L'étude approfondie du dossier d'E.U.P. révèle des insuffisances, des anomalies et des omissions :

Remarques générales :

- La modification du PLU approuvée le 30 Septembre 2011 n'a pas été prise en compte dans la mise en compatibilité du PLU soumise à l'EUP.
- Le projet de microcentrale électrique à partir de la source des Eparres qui alimente la commune en eau potable ne figure pas dans l'E.U.P.

- Le projet de déviation de la RD 1090 n'est pas porté à la connaissance du public à travers le dossier d'enquête.
- La présentation du dossier ne contribue pas à une bonne information du public, la lecture en est difficile.
- Le conseil municipal continue à dénoncer le manque de considération des pouvoirs publics vis-à-vis de la commune de Chapareillan.

Le conseil municipal demande que :

- Le passage de la RD2 sous la voie ferrée soit envisagé.
- Les délaissés des voiries RD2 et surtout ceux de la RD1090 soient pris en compte et traités avec soin.
- Des précisions soient apportées concernant les modifications de trafic routier sur le territoire de Chapareillan, causées par la phase chantier.
- Durant la phase chantier, l'impact des pollutions liées aux poussières et aux hydrocarbures sur le vignoble soit évalué.
- Les pollutions de l'environnement que subira la population soient évaluées.
- Le phasage proposé (2 tubes creusés à des périodes différées dans le temps) soit réexaminé.
- Le site de l'ancienne fonderie MARRA, site pollué BASOL N°38.0020, soit pris en compte dans l'EUP.
- La nature des matériaux extraits du tunnel, les lieux de mise en dépôts, et leur gestion dans le temps soient précisés.
- Des études hydrogéologiques complémentaires soient effectuées, prenant en compte l'instabilité du Massif du Granier, le PPR, et les vibrations engendrées par le creusement du tunnel sous Chartreuse.
- Les mesures compensatoires liées aux zones humides soient portées dans la D.U.P. et bénéficient en priorité à la mise en valeur des zones humides existantes sur la commune.
- Des mesures d'accompagnement soient prises pour préserver la Nivéole d'Eté.
- Les conséquences des travaux sur le ruisseau du Glandon soient estimées à leur juste valeur : pour le milieu aquatique à fort enjeux, pour les espaces naturels sensibles et humides et pour la faune en général. A ce titre le conseil municipal demande que RFF prenne également en compte la zone de fraie de l'Ombre Commun dans le Glandon.
- Des études paysagères et des modélisations concernant l'impact visuel des connexions de la ligne avec les rétablissements de voiries soient présentées.
- Si des études concernant la diffusion du bruit dans les vallées alpines existent ou sont menées, elles soient intégrées dans les mesures d'impact phonique présentées par RFF.

- Un second cabinet d'acoustique réactualise les études d'impact phonique en prenant en compte : le caractère « calme » de notre commune ainsi que l'impact sur la totalité de la commune avec les hameaux de montagne.
- Le projet alternatif de calfeutrement de la ligne sur Chapareillan, réalisé par Monsieur MARTIN ingénieur conseil en ferroviaire, soit mis à l'étude dans le cadre de l'EUP.

Compte tenu des insuffisances, des anomalies et des omissions relevées dans le dossier d'Enquête d'Utilité Publique et concernant un projet qui bouleversera irrémédiablement la qualité de vie des habitants de Chapareillan, le Conseil Municipal donne un avis DEFAVORABLE à la demande de Déclaration d'Utilité Publique concernant le projet ferroviaire Lyon-Turin.

Le conseil adopte à l'unanimité

Points divers :

Prochaine réunion du conseil municipal le vendredi 2 mars à 20 h 30.

L'ordre du jour étant épuisé, Monsieur le Maire lève la séance à 22 h 35.

Le Maire : Daniel BOSA

Affiché le : 23 FEV. 2012

