

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Paris, le **125 JAN. 2010**

Le ministre d'Etat

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports

à

Monsieur Jacques GERAULT,
Préfet de la région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône

Référence : D10000607

Objet : Approbation ministérielle des études d'avant-projet sommaire de l'itinéraire
fret d'accès à la partie commune de la section internationale Lyon-Turin

La nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin constitue un projet stratégique à plusieurs titres. La réalisation de ce projet d'infrastructure majeur permettra un report modal massif du transport routier vers le transport ferroviaire dans les Alpes franco-italiennes et contribuera ainsi à la mise en place d'un système de transport durable dans ce milieu particulièrement sensible d'un point de vue environnemental. Ce projet permettra également de sécuriser les échanges entre la France et l'Italie et d'améliorer les liaisons entre les grandes agglomérations alpines des deux pays.

Réseau ferré de France (RFF) nous a adressé, le 26 novembre 2009, le dossier d'études d'avant-projet sommaire de l'itinéraire fret des accès français à la partie commune de la section internationale. Ces études ont fait l'objet d'une consultation que vous avez conduite du 18 mai au 30 juin 2009, dont vous nous avez transmis le bilan le 26 novembre 2009. Cette consultation a permis l'expression d'un large ensemble d'acteurs des territoires concernés : élus, acteurs socio-économiques, associations et services de l'État.

Nous tenons tout d'abord à vous remercier pour l'important travail, à la fois technique et de concertation, qui a été conduit.

Lors de la décision ministérielle du 17 février 2006, le ministre en charge des transports a demandé à RFF de poursuivre les études sur les variantes « A43 » et « Glandon » concernant la traversée du massif de Belledonne. A l'issue de ces approfondissements, nous avons bien noté que l'option « A43 » était plus pénalisante pour les populations concernées et présentait des difficultés de réalisation importantes, notamment au niveau du verrou de la Madeleine, où la voie ferrée devrait passer au-dessus de l'Arc et de sa zone inondable, tout en restant en dessous de l'autoroute de la Maurienne. Ceci nécessiterait entre autres une surélévation de 5 m de l'autoroute sur un linéaire de 2 km, pour un coût très important. De plus, cette zone est connue pour son instabilité géotechnique, ce qui fait peser un certain nombre de risques sur la maîtrise des coûts. Sur ces bases, nous décidons de retenir l'option « Glandon » et d'écartier définitivement l'option « A43 ».

Sur la base des études réalisées par RFF et des résultats de la concertation, nous retenons les mesures suivantes :

- La mise en œuvre de mesures spécifiques permettant de répondre aux exigences hydrauliques particulières identifiées dans le franchissement de la plaine de la Bourbre et du Catelan et le rétablissement des couloirs écologiques identifiés, notamment au regard de l'arrêté préfectoral de protection de biotope.
- Le secteur de la Combe de Savoie comporte des enjeux écologiques forts compte-tenu notamment de la présence de plusieurs zones humides, de la forte valeur agronomique des sols, de la présence d'une zone faisant l'objet d'une proposition de site d'intérêt communautaire Natura 2000 « réseau de zones humides dans la Combe de Savoie et la basse vallée de l'Isère » et d'un site relevant d'un arrêté préfectoral de protection de biotope « forêt alluviale de l'Isère ». Nous confirmons le tracé retenu pour la traversée de cette zone, qui s'intègre le mieux dans ce secteur compte tenu de ses différentes contraintes identifiées. Néanmoins, compte-tenu de la proximité d'une zone faisant l'objet d'une proposition de site d'intérêt communautaire Natura 2000, le maître d'ouvrage devra produire une étude d'incidences qui sera insérée à l'étude d'impact qui sera présentée lors de l'enquête publique. Je prends acte des études spécifiques menées sur les communes de Chapareillan et les Marches, ayant abouti notamment à l'insertion d'un merlon dans le secteur du Mollard. 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.
- S'agissant de la Plaine du Canada, nous tenons à ce que les impacts environnementaux sur le site Natura 2000 soient finement évalués dans le cadre d'une étude d'incidence qui sera également présentée lors de l'enquête publique. Cette étude sera accompagnée d'une réflexion approfondie sur l'insertion paysagère de l'ouvrage entre le tunnel de Belledonne et le tunnel des Cartières.

Dans ces conditions, nous validons le dossier d'études d'avant-projet sommaire de RFF et arrêtons le coût de l'investissement de l'itinéraire fret d'accès à la partie commune de la section internationale Lyon-Turin à 7 141 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2007.

S'agissant de la poursuite du projet, nous avons demandé à RFF de réactualiser les études d'avant-projet sommaire des tunnels sous les massifs de Dullin et de l'Epine de l'itinéraire voyageur approuvées en 2002 et qui ne prévoyaient qu'un seul tube de circulation, afin de tenir compte des évolutions des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) intervenues depuis lors. Dans l'hypothèse où ces évolutions imposeraient de revoir la configuration de ces tunnels, nous souhaitons que soit examinée à cette occasion la possibilité de rendre ces tunnels également aptes à la circulations de trafics de marchandises en procédant à un abaissement de leur profil en long.

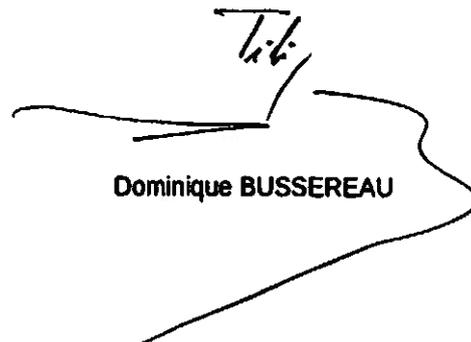
Nous avons demandé à RFF de lancer les études permettant de disposer d'une vision claire des caractéristiques, de la capacité maximale et des horizons prévisionnels de saturation des différentes sections du réseau existant entre Lyon et St-Jean de Maurienne, ainsi que de la consistance des aménagements de ces sections permettant d'accroître leur capacité.

L'ensemble de ces éléments permettra de préciser les modalités de conduite des procédures de déclarations d'utilité publique de l'opération, avec l'objectif de lancer une enquête publique avant la fin de l'année 2010.

Enfin, nous souhaitons que vous puissiez assurer la plus large communication de ces décisions avec la collaboration des services de RFF.



Jean-Louis BORLOO



Dominique BUSSEREAU