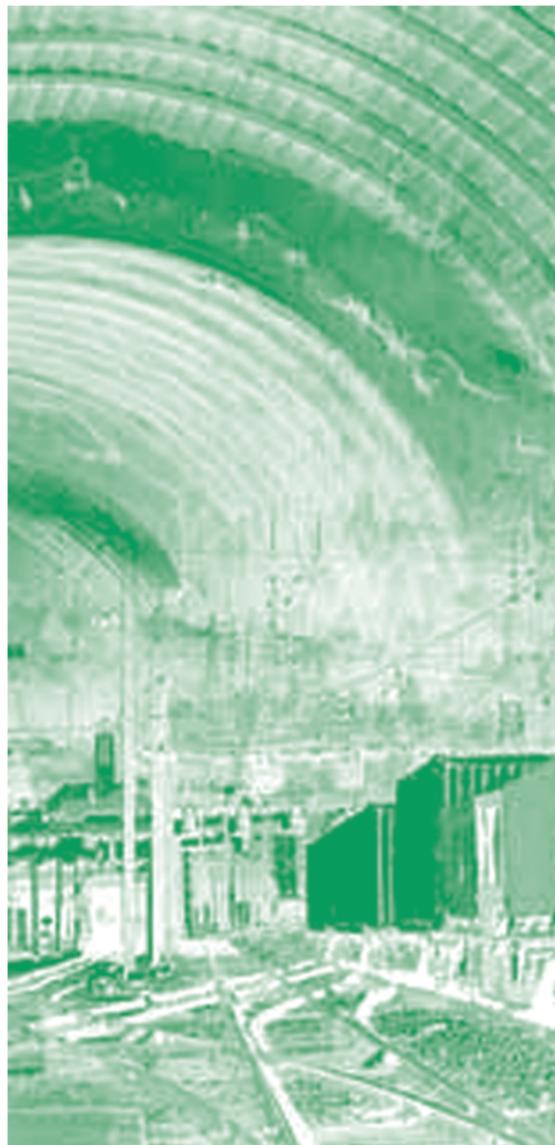
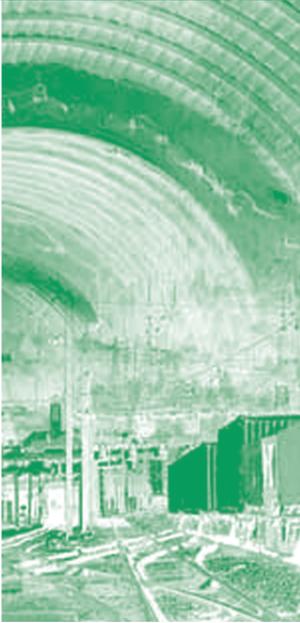


Annexes



Avis du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable	3
Avis de l'Architecte des Bâtiments de France	13
Analyse archéologique	17

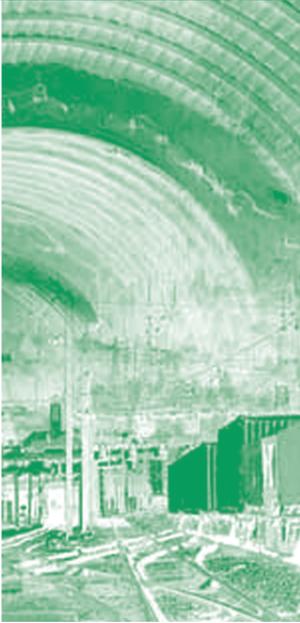
7 – Étude d'impact



**Avis du Ministère
de l'Écologie
et du
Développement
Durable**

Avis du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable

7 – Étude d'impact



**Avis du Ministère
de l'Écologie
et du
Développement
Durable**



**Direction
des Etudes Economiques
et de l'Evaluation Environnementale**

Sous-direction de l'intégration de
l'environnement dans les politiques
publiques

Bureau des infrastructures, des
transports et de l'aménagement
Affaire suivie par : Roland BALLE
Tél : 01 42 19 18 95 – Fax : 01 42 19 19 95
Roland.balle@ecologie.gouv.fr

COPIE

22 MARS 2006

Paris, le

Le Directeur des Etudes Economiques
et de l'Evaluation Environnementale

A

Monsieur le Directeur Général
de la Mer et des Transports

objet : **Dossier d'enquête publique de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin
Partie commune franco-italienne Saint-Jean de Maurienne- Bruzolo.
Avis du Ministère de l'écologie et du développement durable.**

réf. : C2-06-087-RB

Dans le cadre de la préparation du dossier d'enquête publique du projet de nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, partie commune franco-italienne, de Saint-Jean de Maurienne à Bruzolo, la Direction Générale de la Mer et des Transports a transmis pour avis, le 3 février 2006, le dossier d'enquête publique, conformément à l'article 1 de la loi du 26 octobre 2005, et le 2 mars, le chapitre « Evaluation socio-économique ».

Ce projet concourt à l'objectif de report, sur le mode ferroviaire, d'une partie importante du fret routier circulant entre la France et l'Italie, vivement soutenu par le ministère de l'écologie et du développement durable. Les éléments portés à ma connaissance et notamment l'étude d'impact font apparaître le caractère pertinent de sa réalisation vis à vis de la globalité des enjeux environnementaux.

Le caractère majoritairement en tunnel du projet se traduit par des impacts spécifiques - gestion d'une grande quantité de déblais -, localisés - traversée de Saint-Jean de Maurienne, et somme toutes modérés sur les enjeux qui relèvent de mon domaine de compétence :

- le report du trafic routier de marchandise de la route (A.43) vers la nouvelle liaison ferroviaire constitue un point positif et a pour conséquence une baisse des émissions automobiles et des niveaux de polluants de l'air ambiant, le dispositif de ventilation et de désenfumage et les éventuelles poussières dues aux circulations de chantier et vers les zones de dépôt devront faire l'objet de mesures de suivi;
- les ambiances sonores et les niveaux de bruit, en particulier, à proximité de Saint-Jean de Maurienne, du fait d'un bon dimensionnement des protections (notamment, écrans ou merlons) resteront en deçà des seuils ;

Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable
20, avenue de Ségur – 75302 Paris 07 SP
Tél : 01 42 19 20 21 – www.ecologie.gouv.fr

**Avis du Ministère
de l'Écologie
et du
Développement
Durable**

7 – Étude d'impact



**Avis du Ministère
de l'Écologie
et du
Développement
Durable**

2

- les ouvrages annexes de la ligne nouvelle dans les milieux naturels remarquables de la vallée de la Maurienne auront des impacts depuis le commencement des travaux exploratoires jusqu'à la mise en exploitation. En conséquence, des mesures visent notamment à préserver les pelouses steppiques de la Haute Maurienne, restaurer les milieux humides proches de l'Arc ainsi que les forêts de pentes et les ravins qui constituent des habitats naturels, des mesures sont également prises en prévention des effets indirects de la mise en dépôt des déblais dans la carrière du Paradis.

- les évaluations des incidences sur les sites Natura 2000 d'Avrieux (n° FR 8201779) et du Perron des Encombres (n° FR8201782) concluent que les incidences sur les enjeux identifiés ne sont pas notables.

- les enjeux en matière d'impacts du projet sur les paysages sont bien analysés. Une commission de suivi sur le plan paysager et environnemental sera mise en place par le maître d'ouvrage et des concertations locales seront menées avec les différents acteurs concernés par ces thématiques.

- les enjeux liés à la traversée de l'Arc et les contraintes du projet sur les eaux souterraines et superficielles ainsi que sur les zones humides sont forts, en particulier à proximité de Saint-Jean de Maurienne. La prise en compte de la directive cadre sur l'eau et de la circulaire sur la transparence hydraulique nécessiteront une attention particulière aux conditions d'implantation de zones de chantier dans le lit majeur de l'Arc, de traitement des eaux d'exhaure et aux mesures pour atteindre les objectifs du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée-Corse.

- les risques naturels (éboulements et inondation) devront être maîtrisés, notamment, en application du plan de prévention des risques d'inondation – PPRI de Saint-Jean de Maurienne,

- les risques techniques en cas d'accident feront l'objet de mesures de sécurité, mais devront aussi faire l'objet d'un suivi environnemental,

Le dossier, dans ses versions du 16 mai 2005 et du 10 novembre 2005 a fait l'objet d'avis de ma part, le 8 août 2005 et le 26 décembre 2005 assortis d'un tableau d'observations. Je tiens, à ce propos, à signaler le caractère soutenu de la concertation établie entre les services centraux et régionaux du MEDD et le porteur de projet tout au long de la mise au point de ce dossier et ce, malgré des délais particulièrement réduits, ce qui témoigne d'un souci de travail en commun sur le projet pour assurer la bonne prise en compte des enjeux environnementaux.

L'esprit des observations que j'avais formulées me semble avoir été en majeure partie pris en compte dans le dossier présenté, je souhaite cependant évoquer dans l'annexe ci-jointe, un certain nombre de points qui restent à prendre en compte dans le dossier. Pour l'essentiel, ils sont liés à des questions de forme ou relèvent de compléments d'information à apporter, sur la base d'études disponibles, pour conforter la sécurité juridique du projet.

La complexité du projet, mais surtout la multiplicité des acteurs appelés à contribuer à la réalisation puis à l'exploitation de ce projet m'amènent à considérer que les engagements du maître d'ouvrage ont vocation à figurer dans un dossier de type « dossier des engagements de l'Etat » destiné à servir de base au suivi puis au bilan après mise en service de cette réalisation.

Pour ces mêmes raisons, je souhaite que, dans le cadre de la mise en place du système de management environnemental par le porteur du projet, la DIREN Rhône-Alpes soit associée aux différentes phases d'élaboration et de suivi du projet de nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, partie commune franco-italienne, de Saint-Jean de Maurienne à Bruzolo, puis de sa réalisation.

Le directeur des études économiques
et de l'évaluation environnementale

Guillaume BANTON

Annexe

3

I. Remarques générales sur le dossier soumis à enquête publique.

Le dossier soumis à enquête publique transmis début février 2006 est relativement complet, seul un travail d'insertion des schémas explicatifs et des photos fournies reste à faire dans le chapitre V « caractéristiques principales des ouvrages ».

- Le **chapitre VIII « Evaluation socio-économique »**, transmis tardivement, soulève de nombreuses questions. En effet, le bilan socio-économique apparaît comme mitigé, avec des bénéfices environnementaux, en particulier en terme d'« effet de serre » évité, de faible niveau, alors même que le report modal est un enjeu majeur de ce projet. Cela tient à la fois à la valeur donnée aux externalités environnementales et aux données de trafic.

- Pour ce qui concerne la valeur des externalités, il va de soi que les valeurs appliquées sont celles de la circulaire en vigueur. Si la pollution inhérente aux fortes pentes a bien été prise en compte, il reste que la sensibilité et les caractéristiques des milieux traversés – vallées alpines – suggèrent que la valeur accordée aux pollutions locales et à l'effet de serre évités est sans doute sous-estimée. On peut, par ailleurs, envisager une probable revalorisation à moyen terme de la valeur donnée à ces effets externes. Dans ces conditions, on peut regretter l'absence de toute discussion sur des calculs alternatifs qui illustreraient l'effet de valeurs plus élevées. Il est remarquable, d'ailleurs, que les scénarios alternatifs présentés introduisent essentiellement des hypothèses jouant dans le sens d'une dégradation du bilan du projet. Sur ce point, les pages 192 et 196 devraient être modifiées pour donner à ces enjeux la place qu'ils méritent.

- Pour ce qui concerne les trafics, les explications données (P.198) sur le choix de la date de congestion des réseaux à l'horizon 2030-2050, peu claires, laissent entendre que les hypothèses retenues sont pénalisantes pour le bilan du projet : ... « cela limite fortement les gains économiques et les gains socio-économiques et conduit à une réduction très sensible des effets du projet, qui se poursuivront bien au delà de 2030 ». Ces hypothèses paraissent en décalage par rapport aux études de trafic, qui, dans le début du texte, mentionnent « d'ici une vingtaine d'année, les trafics routiers devraient saturer totalement la capacité des deux tunnels (Fréjus et Mont Blanc) ».

Les faibles gains environnementaux sont liés à la faiblesse du report modal. Sans entrer dans le détail, on constate dans plusieurs tableaux que le trafic fret, après ouverture du tunnel, est inférieur au trafic antérieur – ce parce que la diminution du fret conventionnel et du transport combiné est supérieure à la montée en puissance des autoroutes ferroviaires. Ce point, surprenant, doit conduire à s'interroger sur l'horizon de temps et l'échelle auxquels on présente le projet : il va de soi que son intérêt va de pair avec l'aménagement de tout l'axe et l'existence d'un service adéquat. C'est bien sûr sur la base des projets « P2 » qu'il faut évaluer le Lyon Turin. Ces résultats conduisent néanmoins à s'interroger plus largement sur les hypothèses retenues, qui ont toutes pour effet de minimiser l'estimation du report modal.

On note :

- une hypothèse de diminution tendancielle de 0,5% par an des prix aériens – compte tenu de l'évolution du marché. La prise en compte des externalités environnementales de ce mode, devrait conduire, à terme, au contraire, à une augmentation de ces coûts ;

- une hypothèse de croissance annuelle des « coûts d'exploitation routiers » pour le fret de 0,4% par an. Pour le trafic voyageur, il est mentionné que le temps de parcours augmentera compte tenu de la congestion sans mention particulière sur l'évolution des coûts monétaires. On peut s'interroger sur le prix des carburants qui est pris en référence à l'horizon 2030, tant pour ce qui est de la composante prix du marché, que de la composante taxation. Les références récentes en la matière sont en cours de mise à jour : il serait important de faire figurer les hypothèses retenues pour les estimations présentées, voire de les mettre à jour. Par ailleurs, les traités internationaux stipulent que la réalisation du projet est liée à la mise en œuvre de mesures encourageant le report modal – mentionnées dans le texte. Une des



**Avis du Ministère
de l'Écologie
et du
Développement
Durable**

7 – Étude d'impact



**Avis du Ministère
de l'Écologie
et du
Développement
Durable**

4

estimations de trafic retient un péage de 50 € ; cette estimation constitue une référence de base, y compris pour les calculs socio-économiques.

- Enfin, dans le secteur ferroviaire, des réformes sont en cours avec des objectifs connus. A l'horizon du projet, la réalisation de ces objectifs devrait également constituer une référence claire pour son appréciation, qui est, ici, plutôt étudiée dans une logique de « fil de l'eau ».

Il résulte de ces quelques remarques que plusieurs scénarios alternatifs ou tests d'hypothèses seraient de nature à fournir une appréciation du projet plus riche et plus nuancée.

- **L'étude d'impact** est déjà mise en forme et a fait l'objet d'une reprise de rédaction par le maître d'ouvrage LTF correspondant aux observations transmises par la Direction des Etudes Economiques et de l'Evaluation Environnementale. Quelques précisions seraient à prendre en considération pour les parties suivantes:

B. Le résumé non technique pourrait sans doute être réduit. Les tableaux relatifs aux objectifs et grandes étapes du projet pouvant figurer en partie D. Impacts du programme .

E. La partie Convention d'Espoo doit reprendre au mieux les termes des remarques formulées par les différents services consultés fin janvier 2006. Comme indiqué, « le dossier sera à revoir en fonction des observations fournies par les groupes techniques de la CIG ».

F.G.H.I. Bien que préférée par les collectivités locales lors des réunions de concertation, la présentation par thèmes (dans la partie F : Etat initial et dans la partie G), puis des impacts par sites (dans les parties H et I du dossier) ne paraît pas idéale pour que chaque thème environnemental, bien isolé dans le dossier cartographique, soit facile d'accès au lecteur, et pour établir une hiérarchisation des impacts sur l'environnement. Une présentation thématique aurait été souhaitable également dans les parties H et I, pour faciliter l'analyse des impacts. Dans la partie I, Description des impacts et mesures par sites, les sites de dépôt font l'objet d'une présentation qui aurait pu comporter plus d'information, notamment sur les procédures spécifiques antérieures et sur les dispositions de contrôle du tri des déblais inertes du tunnel de base et de Bussoleno avant leur transport par téléphérique vers le site de dépôt du Paradis (I-101).

K. « Estimation du coût des mesures environnementales »: les mesures réductrices ou compensatoires sont estimées à 74 M€. Les mesures consacrées au paysage comprennent l'aménagement du bâtiment voyageurs (à retirer, éventuellement), mais ne font pas apparaître les coûts d'insertion architecturale et paysagère des usines de ventilation du Plan des Saussaz et d'Avrieux. Ce montant peut paraître faible au regard de l'ampleur du projet. Il est rappelé que le travail effectué sur le tracé conduit à une réduction de ce poste, ainsi que la nature du projet – en tunnel : les dépenses concernent donc surtout les sites de dépôt.

L. « Evaluation des coûts collectifs et des avantages induits pour la collectivité » a été remplacée par la partie M « Evaluation des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages pour la collectivité ». Cette version présente les premières données sur les reports modaux issues du chapitre VIII « Evaluation socio-économique ».

La partie O porte sur les impacts des travaux de reconnaissance ; elle indique que les études ont permis d'élaborer les dossiers loi sur l'eau et ICPE.

II. Observations sur l'étude d'impact

II.1 Géologie et risques naturels

a- Analyse de l'état initial

Comme convenu avec la DDE de la Savoie, il importera d'effectuer des études complémentaires sur certains secteurs, afin d'apprécier notamment les incidences de la réalisation de l'ouvrage en termes d'aggravation des risques naturels et de mettre en place des dispositifs de suivi des mesures prévues par le maître d'ouvrage tant au cours de la phase de chantier qu'au cours de la phase d'exploitation.

b- Analyse de l'impact de la réalisation de l'infrastructure

Le tunnel

La réalisation des descenderies et des galeries de reconnaissance devra permettre d'éprouver les différentes techniques et de préciser les caractéristiques géotechniques des matériaux, les systèmes de marirage et de valorisation, les installations d'exhaure.

Dans le secteur du Houiller entre Fournéaux et Saint-Martin la Porte, d'importants glissements de terrains sont connus (notamment le glissement de Villard Zembrun). Le drainage du versant pourrait engendrer des désordres sur les infrastructures existantes (phénomènes de tassements) (H14/33). Il conviendra donc de définir d'une manière précise, lors des études de reconnaissance, les dispositions constructives à retenir pour assurer la stabilité de la plate-forme ferroviaire, tout en limitant les perturbations aux écoulements souterrains.

Au cours de la phase d'exploitation, les impacts hydrogéologiques ont été identifiés : le drainage du massif (pour diminuer les pressions exercées sur l'ouvrage) pourrait engendrer des perturbations permanentes des écoulements souterrains. Les mesures prévues par le maître d'ouvrage, afin d'assurer le rétablissement des écoulements souterrains, et les suivis hydrologiques après les travaux, seront de nature à assurer la protection des zones les plus sensibles.

Le secteur du bassin de Saint-Jeannet

- Zone de chantier de Villard-Clément (site d'attaque principal)

Les impacts des travaux d'attaque du tunnel sont évalués, tant sur le plan géologique que sur celui des risques naturels. Il conviendra cependant de veiller notamment au renforcement des protections existantes des habitations au droit du passage de Villard-Clément (I25/103).

En ce qui concerne le libre écoulement des eaux, au cours de la phase d'exploitation, il conviendra de relever la modification des débits (entre 0,8 et 2,3 m³/s) résultant des eaux de la plate-forme d'exploitation et des eaux d'exhaure issues du tunnel qui sortiront à Villard-Clément, compte tenu du débit d'étiage de l'Arc à Saint-Jean-de-Maurienne (entre 4,5 et 10,4 m³/s).

- Zone de chantier de Sous-Villard-Clément

Il convient de relever l'importance du risque de recouvrement par la crue centennale, aggravé par l'aménagement de la plate-forme (réduction du lit mineur de l'Arc). Péchiney (I30/103).

Au sujet de la prise en compte de l'interdiction d'implantation de zone de chantier du fait de la crue centennale, il s'agit d'un arrêté préfectoral complémentaire au PPRI qui interdit l'implantation dans le lit majeur de l'Arc entre le barrage de Saint-Martin la Porte et Saint-Jean de Maurienne. Des implantations peuvent être faites, à condition qu'une convention soit signée avec EDF pour les lâchers d'eau.

- Zone de chantier de Saint-Julien

Comme pour le site de chantier de Villard-sous-Clément, un arrêté préfectoral complémentaire au PPRI interdit l'implantation dans le lit majeur de l'Arc entre le barrage de Saint-Martin et Saint-Jean de Maurienne. Néanmoins, des implantations peuvent être faites, à condition qu'une convention soit signée avec EDF pour les lâchers d'eau.

Le secteur de Saint-Martin la Porte

- Zone de chantier d'Illaz



**Avis du Ministère
de l'Écologie
et du
Développement
Durable**

7 – Étude d'impact



**Avis du Ministère
de l'Écologie
et du
Développement
Durable**

Conformément à l'arrêté préfectoral complémentaire au PPRI qui interdit l'implantation dans le lit majeur de l'Arc entre le barrage de Saint-Martin et Saint-Jean de Maurienne, des implantations peuvent être faites, à condition qu'une convention soit signée avec EDF pour les lâchers d'eau.

Le secteur Modane-Villarodin-Bourget

- Puits de ventilation d'Avrieux

En raison de la présence possible de karst, la réalisation d'une étude géotechnique est nécessaire, cependant, le maître d'ouvrage a effectué préalablement un forage démontrant la faisabilité du puits de ventilation d'Avrieux.

Le secteur Mont-Cenis

Dans la mesure où l'itinéraire du téléphérique permettant d'acheminer les matériaux depuis la zone de chantier d'Esclosa est soumis à plusieurs risques naturels (chutes de pierres et de blocs, avalanches, mouvements de terrains dans les versants), il est prévu de réaliser une étude de faisabilité qui définira le contexte géologique, géotechnique et hydrogéologique du site du Paradis, les conditions de stabilité du dépôt après travaux, et les conditions de mise en œuvre des matériaux (I101/103). Un suivi de ces dispositions sera assuré en association avec la DIREN Rhône-Alpes.

II. 2. Compatibilité avec le SDAGE Rhône Méditerranée Corse :

Des mesures de gestion et une attention particulière au risque de tarissement de certaines ressources en eau ont été prises pour atteindre les objectifs du SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse, dans le chapitre H1.3.2.

II. 3. Eau et milieux aquatiques

Au fil de la préparation du dossier, des éléments d'éclairage supplémentaires ont été apportés – sur la prise en compte des enjeux de la Directive cadre sur l'eau par exemple - qui auraient pu être davantage approfondis. L'étude d'impact aborde les principes généraux des aspects qualitatifs ou quantitatifs relatifs à l'eau et aux milieux aquatiques ; elle doit apporter les éléments concrets permettant de justifier que les impacts résiduels répondent aux exigences réglementaires et donc que les mesures proposées sont suffisantes. L'enrichissement du dossier d'enquête publique par les éléments complémentaires disponibles, dans le degré de détail requis, serait de nature à améliorer sa sécurité juridique.

Concernant le secteur de Saint-Jean-de-Maurienne, un argumentaire plus étoffé permettrait de justifier pleinement le parti d'aménagement proposé.

Afin de compenser les impacts des zones de chantier sur la ligne d'eau, le projet prévoit l'extraction de matériaux dans le lit de l'Arc. Ce type de mesure ne peut être pris qu'en conformité avec la législation actuelle.

Le site de dépôt de la Combe des Moulins empiète sur le champ d'expansion des crues de l'Arvan. Cette opération étant susceptible d'augmenter l'inondabilité d'une zone habitée (hameau des Moulins), l'analyse de cet impact doit être présentée dans l'étude d'impact.

Afin que l'analyse de l'impact des eaux d'exhaure sur les cours d'eau (notamment les effets thermiques) soit bien étayée, l'étude d'impact doit mettre en exergue tous les éléments qui permettent de se faire une opinion sur cette question.

II. 4. Milieu naturel

7

En ce qui concerne le milieu naturel, quatre axes stratégiques avaient été définis pour la mise au point de mesures compensatoires :

- Préservation des pelouses steppiques emblématiques de la Haute Maurienne ;
- Restauration des milieux humides, notamment ceux qui sont liés à l'Arc, sous l'angle des habitats naturels, mais aussi sous l'angle fonctionnel (espaces de liberté des cours d'eau, fonctionnement hydraulique et capacité des zones inondables ;
- Restauration de forêts de pente et habitats de ravins.
- Prévention des effets indirects sur les milieux naturels dans le secteur de la carrière du Paradis et dans le secteur du puits de ventilation d'Avrieux.

L'esprit de cette demande est clairement traduit en pages H5, H20... . Les actions de conservation et pour certaines, de restauration (notamment milieux humides) voire de prévention des effets indirects (secteurs d'Avrieux et de la carrière du Paradis) ont été approfondies dans la dernière version. En tout état de cause, des garanties de réaménagement des dépôts et des aires de chantier sont présentées et mériteraient d'être chiffrées dans les coûts des mesures compensatoires. Le fait que la DUP soit demandée au nom de l'Etat constitue déjà une garantie qui aura vocation à être formalisée dans le cadre d'un dossier de type « dossier des engagements de l'Etat ».

II.5 Paysage

Les enjeux en matière d'impacts du projet sur les paysages sont bien analysés. Une commission de suivi sur le plan paysager et environnemental sera mise en place par le maître d'ouvrage et des concertations locales seront menées avec les différents acteurs concernés par ces thématiques. Le relief, caractéristique particulièrement importante des territoires concernés par le projet, ne figure toujours pas dans les documents cartographiques. Cependant, compte tenu des fortes pentes et des co-visibilités permanentes, une carte spécifique n'apportant pas de plus value peut-être abandonnée.

III. Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000 d'Avrieux et de Saint-Martin La Porte :

- En ce qui concerne l'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 n° FR 8201779 des travaux sur le site d'Avrieux, la description du projet (chapitre 1 pages 5 et 6) est bien en cohérence avec celle qui figure au dossier général. La variante concernant la création d'une voie nouvelle à l'intérieur du site d'intérêt communautaire a été abandonnée. Seule l'utilisation de la RD 215 existante doit être présentée. Si le troisième paragraphe du chapitre 6.2. Mesures en phase exploitation p. 33 consacré à cette solution est maintenu, c'est au titre du rappel des réflexions menées sur les différentes variantes. Le dossier mentionne des mesures compensatoires : il s'agit bien de mesures d'accompagnement. Le coût de ses mesures de réduction d'impact et d'accompagnement doit faire l'objet d'une évaluation économique.

- En ce qui concerne l'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 du Perron des Encombres n° FR8201782 des travaux du site de Saint-Martin la Porte. L'attention s'est portée sur le site de dépôt dit « La Porte » qui jouxte sur le site d'intérêt communautaire. Sur le reste de son emprise, il concerne des milieux naturels remarquables identifiés dans le cadre de la réactualisation de l'inventaire ZNIEFF. Le dépôt de La Porte a été réduit et il n'empiète plus sur le site d'intérêt communautaire - SIC. Le coût de ses mesures de réduction d'impact et d'accompagnement doit faire l'objet d'une évaluation économique.

La DIREN Rhône-Alpes sera associée au suivi des mesures mises en œuvre dans ses deux sites.



**Avis du Ministère
de l'Écologie
et du
Développement
Durable**

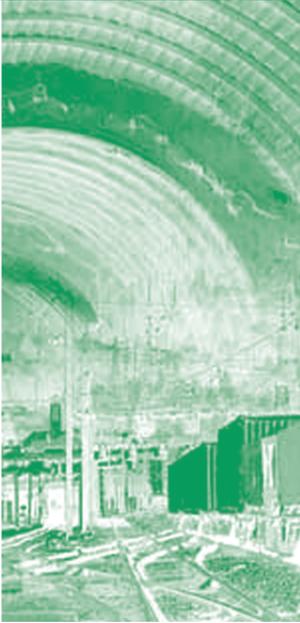
7 – Étude d'impact



**Avis de
l'Architecte
des Bâtiments
de France**

Avis de l'Architecte des Bâtiments de France

7 – Étude d'impact



**Avis de
l'Architecte
des Bâtiments
de France**

PREFECTURE DE LA SAVOIE **REÇU LE 28 MARS 2006**
SERVICE DEPARTEMENTAL DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE DE LA SAVOIE
 L'Adret - 1, Rue des Cévennes - 73000 CHAMBERY
 Tél.: 04.79.71.74.99 - Fax : 04.79.71.74.89 - Courriel : sdap.savoie@culture.gouv.fr

Chambéry, le 24 mars 2006

L'Architecte des Bâtiments de France

à

SOUS - PREFECTURE
 de SAINT JEAN DE MAURIENNE
 B.P. 106
 73302 SAINT JEAN DE MAURIENNE Cedex

Note à madame le Sous – Préfet

Réf. : GPH - 
 Objet : TGV – Lyon Turin
 D.U.P. – Études d'impact

La société L.T.F., dans le cadre des actions menées sur des espaces protégés m'informe régulièrement de l'évolution des projets et de la charte architecturale définie par le bureau d'étude Antème (J.P. Vesse).

Le dossier le plus sensible est actuellement le puits d'Avrieux qui se situe en abords d'un monument historique avec un fort enjeu paysager depuis la barrière des forts de l'Esseillon ; aucune décision en matière d'architecture n'a été prise de manière définitive au stade de l'esquisse.

Par ailleurs, la zone des Moulins à Villarodin-Bourget, ainsi que la traversée du site de Saint Jean de Maurienne ont été évoquées.

Je souhaite bénéficier en temps utile de toutes nouvelles informations dans ces espaces sensibles à forte valeur paysagère.

L' Architecte des Bâtiments de France
 Adjoint au Chef du Service Départemental de
 l'Architecture et du Patrimoine de la Savoie

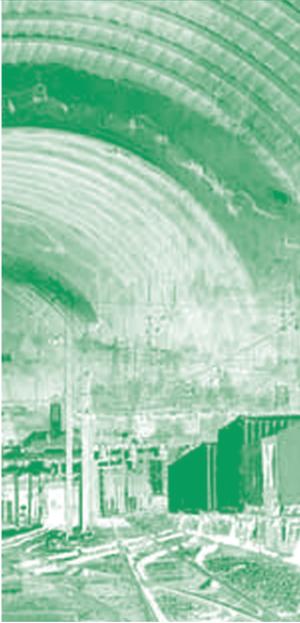

 Philippe GANION

Copie: L.T.F. (Mr Ricard, Mme C. Rouchon)



**Avis de
 l'Architecte
 des Bâtiments
 de France**

7 – Étude d'impact



Analyse archéologique