

Les commentaires et les questions sont *en italique* et le texte de référence du dossier rappelé *en police normale*.

Ils sont formulés par un collectif issu de l'association Pays de Yenne Autrement et ils ne sont donnés que sur quelques points du dossier jugés majeurs.

Commentaires généraux sur les finalités du projet proposé

Nous avons pu noter la situation initiale dégradée du tunnel vis-à-vis des règles de sécurité. Malgré la limitation des PL et l'interdiction des cars depuis plus de 10 ans, ainsi que les travaux d'amélioration de la sécurité, le tunnel n'est toujours pas aux normes en 2012.

En parallèle les contraintes environnementales du projet Grand Lac n'imposaient-elles pas l'absence de PL autour du lac, ce qui a bloqué tout projet pendant longtemps et orienté aussi le choix du projet de rénovation du tunnel vers la solution très restrictive proposée ?

Le trafic de transit est bien entendu interdit et c'est un élément important et positif vis-à-vis de l'environnement et de la sécurité.

Concevoir ce tunnel rénové a priori interdit aux Poids Lourds, mais autorisé aux PL locaux, normalement de dimension réduite et de tonnage réduit, est-ce la solution tenable dans le temps en fonction des évolutions possibles des normes et du trafic?

1/ Actuellement pour l'exploitation du tunnel :

Des mesures ont été prises visant à limiter fortement la circulation des poids lourds dans le tunnel :

- marchandises dangereuses interdites (13/06/99) *et c'est maintenu comme tel ; TB*
- véhicules de plus de 7,5 tonnes, ou de hauteur supérieure à 3,50 m, ou de largeur supérieure à 2,35 m interdits (sauf dérogations pour 7 entreprises locales)

Avec un impact économique très défavorable pour le pays yennois depuis plus de 10 ans malgré une adaptation du tissu économique local.

L'absence de possibilité de développement vers le bassin aixois ou chambérien, et ce contrairement à l'existant avant 2000 demandent des mesures compensatrices à examiner avec un tunnel remis aux normes continuant à restreindre les échanges.

Il pourrait s'agir de l'aide à la création d'activités,

- tertiaires par exemple en relation alors possible avec Technolac, ce qui réduira aussi les déplacements à travers le tunnel en accord avec les finalités du projet.
- touristiques en continuité du développement des pistes et itinéraires cyclables

2/ tunnel dangereux pour les biens et les personnes et ce malgré les aménagements de sécurité réalisés ? :

Les moyens d'évacuation pour les usagers en cas d'incendie sont inexistants

Les possibilités d'accès des secours inadaptées

La ventilation longitudinale, non adaptée à un désenfumage dans un tunnel bidirectionnel.

Le projet de mise aux normes du tunnel du Chat consiste à traiter ces écarts pour offrir aux usagers du tunnel une sécurité accrue, notamment en cas d'incident ou d'accident dans l'ouvrage.

Enfin et c'est tant mieux, mais les écarts sont-ils tous traités pour le long terme et en toute circonstance de vie du tunnel ?

Le tunnel reste étroit, non revêtu de béton.

Le tunnel et l'environnement

On peut également noter que les eaux issues du lavage du tunnel ainsi que les eaux de massifs ruisselant sur les parois de celui-ci, sont collectées dans des caniveaux situés de part et d'autre de la route. Les eaux ainsi mélangées sont rejetées dans les fossés et ruisseaux présents en aval du tunnel ...

L'environnement était mis à mal depuis longtemps et sans doute depuis l'existence du tunnel. C'est un point sensible du dossier qui doit apporter des solutions à valider par l'expertise.

Sur les enjeux du projet

Cinq enjeux majeurs ont été définis :

obtenir un niveau de sécurité optimal

Le niveau de sécurité doit être non seulement optimal mais réglementaire.

La dimension restreinte du tunnel et de ses trottoirs est-elle acceptable pour un trafic VL principal de plus 11 500 VL / jour et en augmentation possible suivant les études de trafic.

maîtriser le trafic poids lourds dans le tunnel : *oui et c'est TB*

Le libre accès aux cars, bus pour transports en commun devrait être mis en avant pour réduire à terme le trafic des VL, celui-ci pouvant augmenter de façon inopportune pour la fluidité de la circulation. Actuellement 30 passages de bus seraient comptabilisés et ils seront limités à 30 après les travaux, certes avec des cars plus grands ! Qu'en est-il vraiment de ce point.

Renforcer l'attractivité économique de l'Avant-pays Savoyard, le tunnel du Chat en constituant la première porte d'entrée depuis le bassin chambérien.

Et vers le bassin chambérien et aixois aussi ?

Limiter la gêne aux usagers lors des travaux

5 mois de fermeture c'est une gêne non négligeable avec la solution retenue.

créer un itinéraire sécurisé pour les cyclistes.

Question

Coté Yenne, le projet de pistes ou routes cyclables existent-ils vraiment ?

Sur les risques naturels

La sismicité de l'aire d'étude est faible.

Non, elle n'est pas faible mais moyenne, c'est bien rectifié plus loin :

La sismicité moyenne du secteur devra être prise en compte. (En accord avec le nouveau zonage sismique), oui mais pris en compte comment et pour qui ou quoi ?

Cependant, celle-ci est traversée par une faille « d'effondrement » qui longe tout le versant ouest du Mont du Chat. Une seconde faille transversale coupe la montagne à environ 300 mètres du tunnel. Cette dernière est responsable de plusieurs tremblements de terre dans la région... Alors avec quelle conséquence pour l'ouvrage et ses usagers. Des problèmes de chutes de blocs sont traités par ailleurs mais sans liaison avec la sismicité ? Autre conséquence sur les équipements du tunnel ?

Les communes de Bourdeau et de Saint-Jean-de-Chevelu sont par ailleurs concernées par les risques de **mouvements de terrain**, et en particulier, les coulées de boues, les chutes de blocs, les éboulements et les glissements de terrain à proximité directe des têtes du tunnel. *Idem quelle prise en compte des chutes de blocs évoquées ?*

C'est un problème majeur de sécurité pour l'ouvrage tunnel et ses équipements et pour les usagers du tunnel.

Les restrictions et les contrôles de PL

Afin de maintenir un trafic poids lourds limité dans le tunnel, tout en permettant une meilleure desserte de l'Avant Pays Savoyard, les camions de plus de 7,5 tonnes desservant le territoire des cantons de Yenne et de Ruffieux seront autorisés à traverser l'ouvrage. Le trafic journalier attendu est d'environ 150 poids lourds, dont 30 cars.

Un dispositif de surveillance du trafic PL sera mis en place. Composé de caméras à lecture de plaques et de boucles de comptage, il facilitera l'analyse des trafics poids-lourds et permettra de déclencher des actions auprès des forces de l'ordre.

Sur le blog de la mairie de Yenne on peut y lire au contraire :

« Le transit des poids lourds demeurera interdit, ainsi que tous transports de matières dangereuses.

En revanche le tunnel sera autorisé pour les véhicules de transport des entreprises installées dans les cantons de Yenne et de Ruffieux, et pour les autocars assurant les transports scolaires vers les établissements de la région Chambéry-Aix »

Questions

Précisez SVP ce qui est effectivement retenu ; rien n'est clair...tout et son contraire, pourquoi ?

D'après le dossier d'Enquête Publique, si des PL en provenance de Ruffieux et Yenne vont vers le bassin aixois et chambérien en traversant le tunnel, que se passe-t-il ? Sont-ils bien légitimes comme ce qui était retenu initialement ?

Les acteurs économiques yennois souhaiteraient un écrit plus clair sur la notion de desserte de part et d'autre du tunnel. Le tonnage des PL n'est pas évoqué. Pourquoi ?

Volet environnemental

Toutes les études d'impact et environnementales ont été conduites et présentées de manière détaillée.

Pas de question autre que celle du traitement du rejet des eaux en provenance du tunnel déjà évoquée.

De plus l'attention du Maître d'Œuvre de ces travaux est attirée sur la maîtrise de la qualité des déblais issus de minage de la galerie.

- *lors de leur stockage provisoire pour éviter toute pollution vis-à-vis des eaux qui cheminent vers les lacs de Chevelu avec des conséquences collatérales sur la flore et surtout la petite faune.*
- *pour leur utilisation telle qu'annoncée dans le pays yennois notamment*

Un chantier récent démontre que ce problème n'est pas toujours suffisamment étudié et anticipé, avec des conséquences graves et imprévues dans ce cas pour l'environnement lors des travaux.

Les indications proposées de solution restrictive sont-elles alors suffisantes ?

*Commentaires et questions rédigés par l'association « Pays de Yenne Autrement »
25 rue des Prêtres 73170 YENNE,*

Yenne le 20 juin 2012

Pour l'association, son président Louis Belly