

# Liaison ferroviaire transalpine

## LYON - TURIN



Avant-Projet Sommaire Lyon - Montmélian

**DOSSIER D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE**



Mission TGV  
L'ION - MONTMELIAN - TURIN

AVRIL 1998

## SOMMAIRE

- **Généralités** .....
- **Secteur Satolas-Chartreuse**.....
  - Etat initial de l'environnement.....
  - Evaluation et comparaison des variantes .....
  - Analyse de la solution proposée .....
- **Secteur Combe de Savoie**.....
  - Etat initial de l'environnement.....
  - Evaluation et comparaison des variantes .....
  - Analyse de la solution proposée .....
- **Annexes** .....
- Analyse archéologique.....
- Schéma directeur paysager.....

# Liaison ferroviaire transalpine

## LYON - TURIN



Avant-Projet Sommaire Lyon - Montmélian

**DOSSIER D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

GENERALITES



Mission TGV  
LYON - MONTMELIAN - TURIN

AVRIL 1998

# SOMMAIRE

<b>A1 Une prise en compte continue de l'environnement.....</b>	<b>1</b>
<b>A2 Les objectifs de l'étude d'environnement de l'APS.....</b>	<b>1</b>
<b>A3 Les étapes de l'étude d'environnement.....</b>	<b>2</b>
<b>A4 L'organisation du dossier .....</b>	<b>2</b>
<b>B1 Les moyens d'étude .....</b>	<b>3</b>
<b>B2 Les méthodologies mises en œuvre .....</b>	<b>3</b>
<b>B3 Les contacts pris .....</b>	<b>4</b>

# PREAMBULE

## A1 Une prise en compte continue de l'environnement

La prise en compte de l'environnement est **systématique** et continue à toutes les étapes d'élaboration d'un projet d'infrastructure linéaire. Elle est également progressive, car adaptée à l'objectif visé à chacune de ces étapes.

Au stade des **études préliminaires**, l'étude d'environnement a participé à la mise au point et à la comparaison des fuseaux.

Au stade de l'**Avant-Projet Sommaire** (APS), les données environnementales contribuent à la mise au point et à la comparaison des variantes de projet, et in fine, à l'analyse des impacts de la solution proposée débouchant sur les principes des mesures d'insertion à mettre en oeuvre.

Dans le cadre de l'élaboration de l'**étude d'impact**, prenant place dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, des études environnementales complémentaires permettront de mieux cerner certains impacts et de préciser certaines mesures.

Au stade de l'**Avant-Projet Détaillé**, après la publication des **Engagements de l'Etat** en faveur de l'environnement, interviendra la mise en oeuvre pratique des mesures. Pour la plupart, ces mesures sont intégrées aux études techniques, (ouvrages d'art, assainissement, etc...) mais pour les autres, des investigations particulières (à mener en concertation avec les acteurs locaux) seront nécessaires.

L'intégration de l'environnement se poursuivra au stade des **travaux** par la mise en oeuvre de mesures spécifiques à cette période, et par un suivi de chantier. Enfin, un **suivi environnemental** débouchera sur la publication d'un **bilan**, 3 à 5 ans après la mise en service de la ligne.

L'étude d'environnement de l'APS s'inscrit dans la continuité des études de même nature menées dans le cadre des études préliminaires.

Cela signifie pour le présent projet :

- qu'elle concerne les fuseaux retenus à l'issue de cette première phase d'études préliminaires validée par les Décisions Ministérielles du 7 février 1994, et du 15 avril 1995,
- qu'elle réutilise l'ensemble des données d'environnement collectées dans le cadre des études préliminaires. Ces données sont précisées, affinées, complétées, par les investigations nécessaires pour répondre aux besoins de cette seconde grande phase de la conception du projet qu'est l'APS.

## A2 Les objectifs de l'étude d'environnement de l'APS

Les objectifs de cette étude d'environnement d'APS sont :

- d'identifier les contraintes d'environnement qui doivent être intégrées à la conception du projet au même titre que les autres contraintes, qu'elles soient techniques (hydrauliques, hydrogéologiques, géotechniques, ...), fonctionnelles (temps de parcours, ...), économiques (coût, rentabilité, ...). L'intégration de ces contraintes se fait par un travail itératif qui permet d'optimiser chacune des variantes vis-à-vis de l'ensemble des contraintes,
- d'analyser chacune des variantes au regard des différentes composantes de l'environnement. C'est à partir de cette évaluation environnementale que peut être effectuée leur comparaison thématique. Cette comparaison est l'un des éléments qui participera à la proposition d'un tracé,
- d'apprécier les effets du tracé proposé sur les différents thèmes d'environnement. En effet, même si les contraintes d'environnement sont intégrées à la conception du projet, ce dernier a un certain nombre d'impacts. L'évaluation de ces impacts permet de proposer des mesures pour les réduire et le cas échéant les compenser. C'est au niveau de l'APS que sont définis les principes de ces mesures.

## A3 Les étapes de l'étude d'environnement

En cohérence avec les objectifs, l'étude d'environnement se décompose en trois étapes successives.

■ Tout d'abord, l'**analyse de l'état initial de l'environnement**. Elle porte sur le fuseau retenu à l'issue des études préliminaires et ses abords et a pour objectifs :

- de caractériser l'état actuel de l'environnement et de prendre en compte les évolutions possibles,
- de décrire le réseau des interrelations qui régit son fonctionnement et conditionne ses dynamiques.

En référence aux textes réglementaires et guides méthodologiques généraux relatifs à l'étude d'impact (décrets des 12 octobre 1977 et 25 janvier 1993) et aux études d'environnement (circulaires du Ministère des Transports des 2 août 1991 et 11 mars 1996), et en fonction des pratiques courantes, l'analyse de l'état initial de l'environnement a été opérée par thèmes traitant chacun de différents impacts du milieu traversé.

- Certains de ces thèmes sont en rapport étroit avec les aspects techniques du projet : c'est le cas des thèmes du milieu physique et des contraintes techniques et servitudes.
- D'autres, l'agriculture et la sylviculture, concernent les activités humaines.
- Les autres, enfin, sont plus typiquement environnementaux.

Tous ces thèmes concourent à la caractérisation de l'environnement, nécessaire pour l'appréciation des impacts, demandée par le décret du 25 février 1993 relatif à l'étude d'impact.

Il faut souligner que chacune des analyses thématiques a bénéficié des résultats de l'ensemble des études. C'est ainsi par exemple que le volet milieu naturel s'est appuyé sur les études hydrauliques et hydrogéologiques pour préciser le fonctionnement des zones humides, sur l'analyse des documents d'urbanisme pour évaluer l'évolution de l'occupation des sols, ... Cette démarche a permis de prendre en compte les dynamiques et les interrelations de l'environnement.

On notera que cette étude d'environnement d'APS a été menée à un niveau de précision correspondant à une échelle de l'ordre du 1/5 000. Pour des questions pratiques, le rendu des cartes générales est au 1/10 000.

Le déroulement de l'APS ayant porté sur plusieurs années, les données de base de l'état initial de l'environnement correspondent pour l'essentiel aux années 1994 pour la Combe de Savoie et 1995-1996 pour le reste. Les parcours de terrain ultérieurs, l'analyse des avis obtenus dans le cadre de la préconsultation de services (hiver 1997), ont permis de mettre à jour les données qui le justifiaient.

■ L'**évaluation environnementale** des tracés et variantes envisageables a ensuite été conduite sur la base des contraintes et sensibilités résultant de l'analyse de l'état initial de l'environnement. Elle a permis de mener des comparaisons environnementales là où plusieurs variantes étaient en présence.

■ Enfin, la **solution proposée** au terme de l'étape précédente pour être soumise à l'approbation du ministre, a fait l'objet d'une nouvelle analyse. Cette analyse a été plus détaillée pour un certain nombre de secteurs particulièrement sensibles, dont le but était :

- de mettre en évidence, qualifier, et dans la mesure du possible, quantifier les impacts,
- étudier et proposer les principes des mesures d'insertion nécessaires.

## A4 L'organisation du dossier

L'organisation du "dossier d'évaluation environnementale" prévu par la circulaire du 2 août 1991, et qui correspond à ce qui a été dénommé précédemment "étude d'environnement de l'APS", traduit d'une part les différentes étapes successives de cette étude et d'autre part l'histoire de ce projet qui a voulu que l'étude du secteur de la Combe de Savoie soit réalisée antérieurement à celle du reste du parcours.

C'est pourquoi, outre la présente introduction générale qui coiffe l'ensemble du dossier, celui-ci est décomposé en deux sous-dossiers :

- Sous-dossier 1 : secteur Satolas-Chartreuse
- Sous-dossier 2 : secteur de la Combe de Savoie

Chacun des sous-dossiers est organisé de façon identique :

- **L'état initial** est présenté sous forme d'un rapport (en 2 volumes pour le secteur Satolas-Chartreuse) et d'un volume de cartes générales au 1/10 000. Si pour Satolas-Chartreuse les cartes sont découpées en planches au format

A3, pour la Combe de Savoie, la surface de l'aire d'étude n'a pas permis ce découpage.

- **L'évaluation et la comparaison environnementales** des variantes ne sont pas présentées dans le cadre de ce dossier puisqu'elles figurent in-extenso dans le dossier de consultation de l'APS. Donc, seul un résumé renvoyant à celui-ci a été intégré.
- Pour **l'analyse de la solution proposée**, la différence d'approche sur les deux secteurs, résultant du décalage dans le temps, a conduit à un contenu différent. Pour la Combe de Savoie il est fait renvoi, là aussi, au dossier de consultation, car celui-ci comprend les études fines alors déjà réalisées sur les deux solutions encore en présence à l'issue de l'expertise de 1994.

Par contre, le déroulement plus classique de l'étude du secteur Satolas-Chartreuse a conduit à faire figurer ici la totalité des résultats de cette phase d'étude, y compris les analyses sur les rapports à l'environnement des dépôts de matériaux et des chantiers.

Enfin, figurent en tant qu'annexes, deux études spécifiques portant sur l'ensemble du parcours :

- l'étude archéologique sommaire, conforme à la circulaire du 7 novembre 1995 du Ministère de la Culture,
- le schéma directeur paysager.

## B1 Les moyens d'étude

La réalisation de cette étude d'environnement a nécessité la constitution d'une équipe d'étude expérimentée pour faire face à la complexité des analyses et au degré de finesse de l'étude.

La direction et la réalisation de l'étude ont été confiées par la SNCF, Mission TGV Lyon-Montmélian, au Centre d'Etudes et Techniques de l'Equipement (CETE) de Lyon, Groupe Environnement.

Celui-ci a été assisté par le bureau d'études CERREP SA de Meylan (Isère).

Les thèmes géologie, hydrogéologie, hydraulique ont été pris en charge par le service d'études de la SNCF pour les trois étapes de l'étude d'environnement.

Le volet agriculture comporte un recensement des exploitations agricoles élaboré par les Chambres d'Agriculture du Rhône, de l'Isère et de la Savoie, puis cartographié avec un système informatique géographique par le CETE de Lyon.

Le thème du bruit, traité par le CETE de Lyon, en ce qui concerne l'état initial, a débouché sur des calculs de niveau sonore réalisés par et sous la direction de la Mission TGV Lyon-Montmélian.

L'étude archéologique sommaire a été réalisée par le Service Régional de l'Archéologie Rhône-Alpes, avec coordination du CETE de Lyon, Groupe Environnement. Le schéma directeur paysager joint en annexe à l'étude d'environnement a fait l'objet d'une démarche complémentaire et simultanée confiée à CERREP SA en coordination avec le représentant désigné du ministère de l'environnement.

## B2 Les méthodologies mises en oeuvre

Chaque chapitre correspondant aux trois étapes de l'étude présente les méthodologies mises en oeuvre, générales ou particulières.

Dans l'état initial notamment, chaque chapitre thématique commence par la présentation des objectifs spécifiques au thème étudié, de la méthodologie adaptée mise en oeuvre, des sources de données utilisées, des investigations et analyses réalisées.

---

## B3 Les contacts pris

A l'occasion du recueil des données de base pour l'analyse de l'état initial, des contacts ont été pris avec :

### Les services régionaux :

Direction Régionale de l'Environnement  
Chambre Régionale d'Agriculture  
Centre Régional de la Propriété Forestière  
Direction Régionale de l'Agriculture et de la forêt  
Institut National des Appellations d'Origine Contrôlée

### Les services départementaux du Rhône, de l'Isère et de la Savoie :

Direction Départementale de l'Équipement  
Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt  
Office National des Forêts  
Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales  
Chambre d'Agriculture  
Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine  
Comité Départemental du Tourisme  
Services techniques du Conseil Général

### Les associations et divers :

Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature (FRAPNA)  
Conseil Supérieur de la Pêche  
Fédération de Pêche  
Fédération de Chasse  
Conservatoire du Patrimoine Naturel Savoyard  
Université de Savoie

Les études concernant le milieu naturel et l'agriculture ont été l'occasion de contacts réguliers avec la DIREN Rhône-Alpes et les DDAF de la Savoie et de l'Isère. Dans un premier temps, ces contacts ont permis de recueillir les données disponibles sur l'aire d'étude. Dans un second temps, ils ont eu essentiellement pour but de valider :

- les enjeux identifiés en particulier quand ceux-ci conduisaient à des modifications des limites retenues dans l'inventaire ZNIEFF,
- Les enjeux identifiés dans le cadre de la directive Habitats (réseau Natura 2000),
- les hypothèses retenues concernant les dynamiques actives sur les secteurs porteurs d'enjeux, que ces dynamiques soient naturelles ou liées aux activités humaines et en particulier à l'agriculture.