

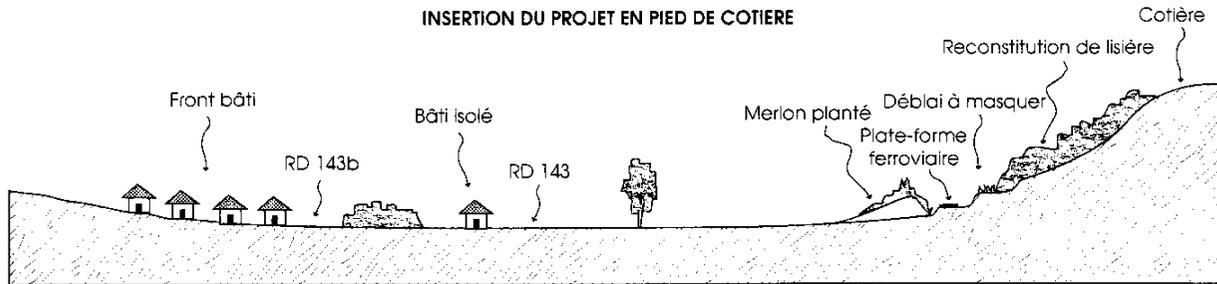
SECTEUR 4 bis : cotière de Saint-Savin

97

③ PERCEPTION DU DÉBLAI AU DROIT DU CIMETIÈRE DE SAINT-SAVIN

- Réalisation d'un merlon relativement haut à l'aval du projet avec raccordement en pente douce au terrain naturel complété par des plantations.
- Reconstitution des lisières à l'amont du déblai afin de réduire l'effet de coupure artificielle dans le versant boisé.
- Traitement paysager spécifique du talus de déblai, en tenant compte des contraintes de stabilité et de drainage de la cotière (éventuelles venues d'eau).

INSERTION DU PROJET EN PIED DE COTIÈRE

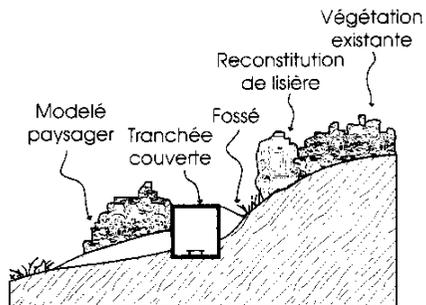


COUPE BB'

④ INSERTION DE LA TRANCHEE COUVERTE

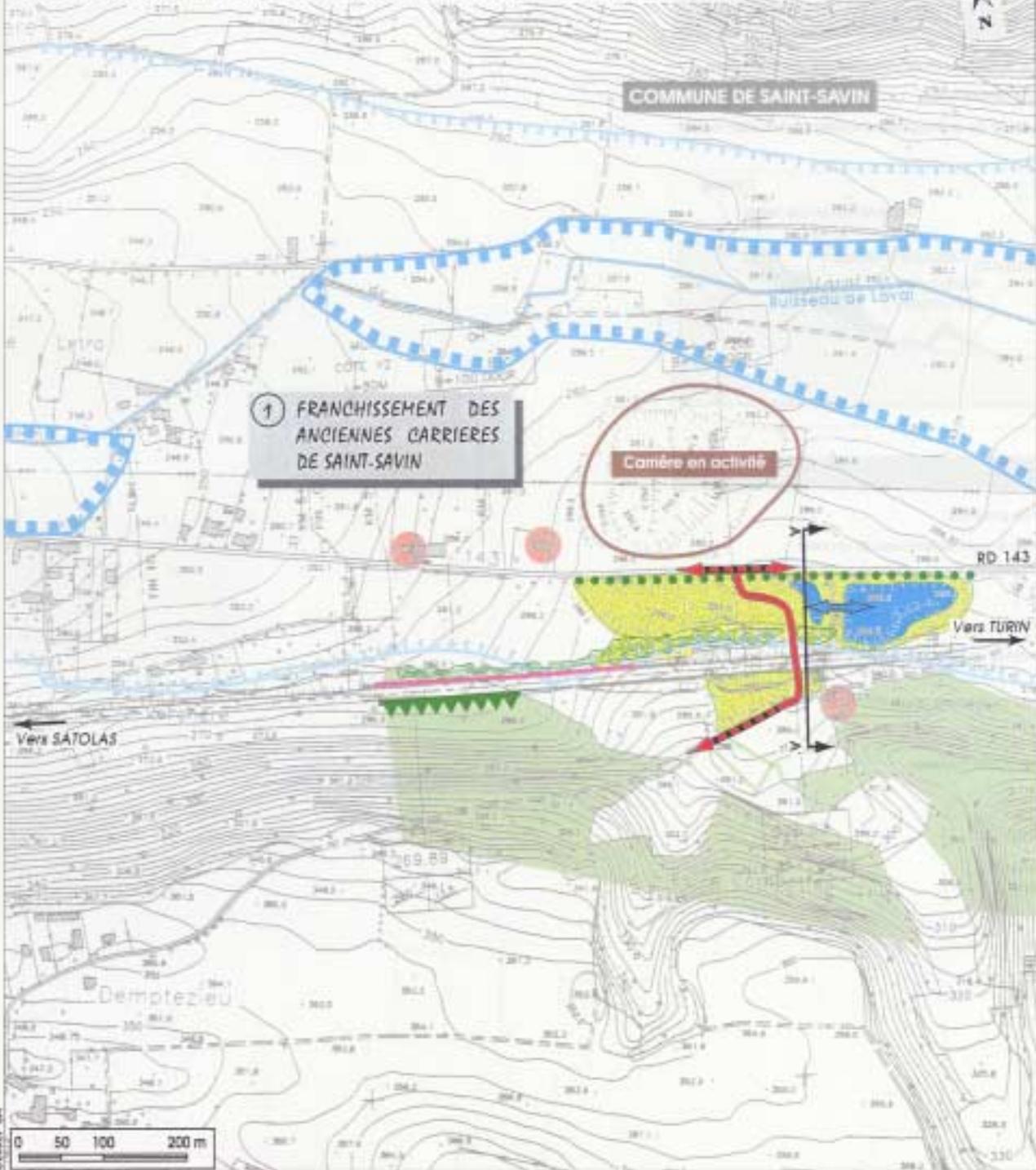
- Réalisation d'une tranchée couverte d'environ 1 300 m limitant ainsi les incidences sur le bâti de proximité.
- Dispositions diverses pour assurer, pendant les travaux, la stabilité du versant et des ouvrages, en limitant les emprises du chantier :
 - terrassement d'une plate-forme de travail la plus réduite possible,
 - raidissement du talus côté amont avec pentes comprises entre 3/2 et 1/1,
 - confortement éventuel du talus par un système de cloutage provisoire associé à un drainage.
- Après réalisation de la tranchée couverte, réalisation de modelés pour l'insérer au terrain naturel dans le secteur où un recouvrement total ou partiel est envisageable.
- Végétalisation légère à l'aval de la tranchée couverte pour dissimuler l'ouvrage dans le secteur où il restera apparent.
- Reconstitution, à l'amont de la tranchée couverte, d'une lisière dans les secteurs boisés.
- Rétablissement du réseau de voirie (RD143c et accès au hameau le Berthier) au dessus de la tranchée couverte.

PRINCIPE D'AMENAGEMENT PAYSAGER DE LA TRANCHEE COUVERTE AVEC PARTIE APPARENTE



COUPE CC'

SECTEUR 5 : anciennes carrières de Saint-Savin



SECTEUR 5 : anciennes carrières de Saint-Savin

• CONTEXTE DU PROJET

- S'appuyant sur la côtière boisée de Saint-Savin, le projet traverse le petit vallon des Combettes et y recoupe une partie des excavations des anciennes carrières de Saint-Savin.
- Il passe à proximité de quelques habitations isolées, situées le long de la RD143.

• PROBLÉMATIQUE D'INSERTION

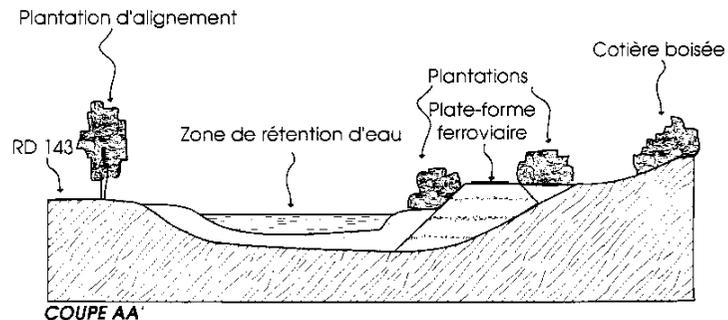
- Franchissement des anciennes carrières de Saint-Savin dans le périmètre de protection rapprochée du captage AEP du Pré de Létra.

DISPOSITIONS ENVISAGÉES

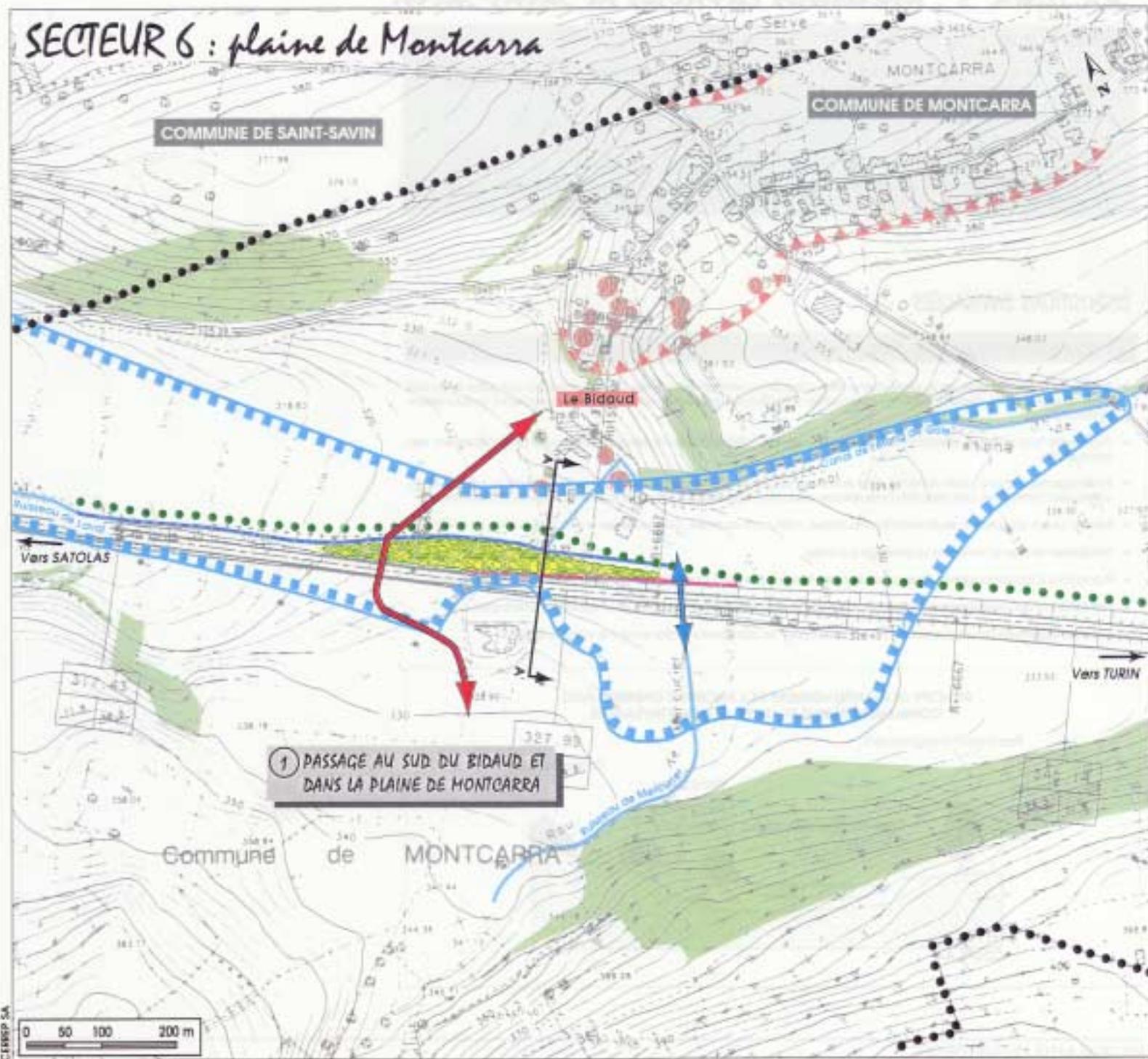
① FRANCHISSEMENT DES ANCIENNES CARRIERES DE SAINT-SAVIN

- Stabilisation des remblais de la plate-forme ferroviaire par comblement partiel des excavations actuelles avec des matériaux de qualité. Cette opération va permettre d'améliorer la protection de la nappe en accroissant sa couverture protectrice.
- Pour éviter tout risque d'altération de la ressource en eau, utilisation de matériaux inertes pour le comblement des excavations.
- Aménagement d'une vaste zone de rétention pour assurer la gestion des eaux de ruissellement de la côtière et du vallon des Combettes. Des dispositifs hydrauliques adaptés permettront le passage sous le remblai de la plate-forme.
- Mise en place d'un écran de protection acoustique, côté nord du projet, pour protéger le bâti situé le long de la RD143.
- Rétablissement de la voirie par un passage supérieur.
- Plantations d'accompagnement en pied de plate-forme, côté nord, pour masquer la ligne et les écrans acoustiques.
- Plantations d'accompagnement côté sud, pour absorber le projet dans la côtière et le vallon des Combettes.
- Les aménagements paysagers pourront s'accompagner de plantations d'alignement le long de la RD143.

PRINCIPE DE REAMENAGEMENT DE L'ANCIENNE CARRIERE AVEC COMBLEMENT PARTIEL ET AMENAGEMENTS PAYSAGERS



SECTEUR 6 : plaine de Montcarra



COMMUNE DE SAINT-SAVIN

COMMUNE DE MONTCARRA

Le Bidaud

Vers SATOLAS

Vers TURIN

① PASSAGE AU SUD DU BIDAUD ET DANS LA PLAINE DE MONTCARRA

CEBEP SA

0 50 100 200 m

SECTEUR 6 : plaine de Montcarra

• CONTENU DU PROJET

- Dans la traversée de la plaine agricole de Montcarra, le projet passe au sud du Bidaud. S'éloignant progressivement du front visuel de Montcarra, il s'élève ensuite en remblai pour franchir la RD54 au sud de l'Étang de Gôis.
- Le projet s'insère alors dans le verrou qui marque l'entrée du Val d'Enfer, à proximité du hameau perché de Falzan.
- Il s'enfonce ensuite en profond déblai dans la forêt de Tire-Gerbes, qui représente un enjeu écologique fort.

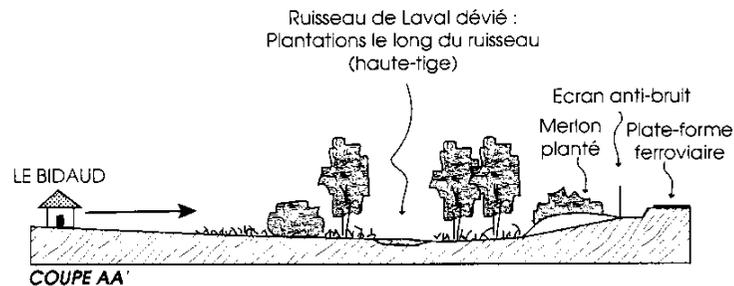
• PROBLÉMATIQUES D'INSERTION

- Passage au sud du hameau du Bidaud et dans la plaine de Montcarra, face au village.
- Insertion paysagère dans le verrou d'entrée du Val d'Enfer, avec passage à proximité du bâti de Falzan et respect des contraintes hydrauliques et géotechniques.
- Passage en déblai dans la forêt de Tire-Gerbes.

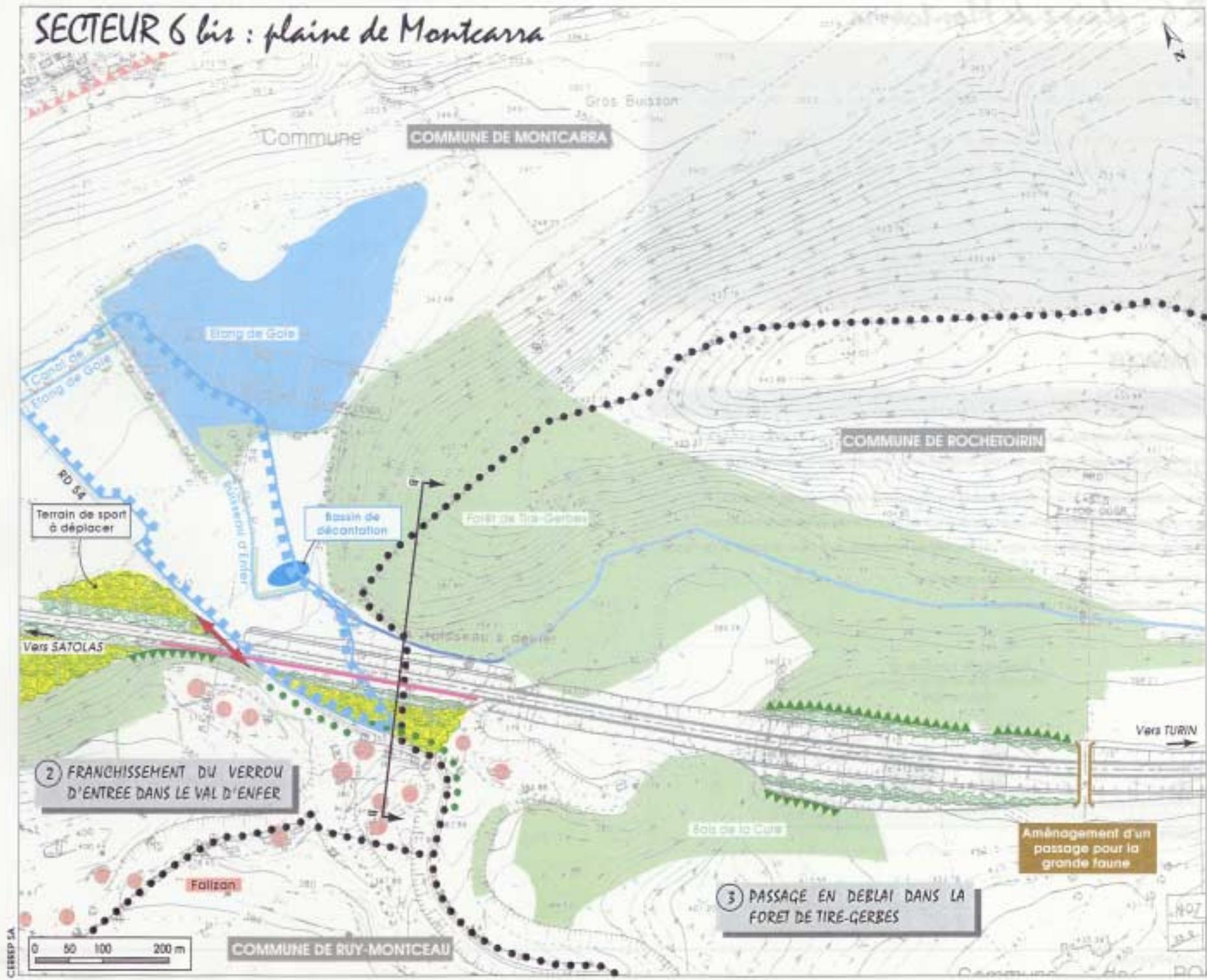
DISPOSITIONS ENVISAGÉES

① PASSAGE AU SUD DU BIDAUD ET DANS LA PLAINE DE MONTCARRA

- Rétablissement de la continuité hydraulique du ruisseau de Mercurier à l'aide d'un ouvrage adapté.
- Déplacement du lit mineur du ruisseau de Laval au nord du projet avec réaménagement des berges et plantations d'accompagnement par des arbres de haute-tige.
- Au droit du hameau du Bidaud, réalisation d'un écran de protection acoustique situé en sommet de remblai.
- Plantations d'accompagnement pour masquer le projet depuis le bâti du Bidaud et depuis le bâti de Montcarra :
 - aménagement d'une bande boisée pour isoler visuellement les habitations du Bidaud du projet et de l'écran acoustique.
 - réalisation d'une haie le long du remblai dans le reste de la plaine.
- Rétablissement d'une voirie communale par un pont-route.



SECTEUR 6 bis : plaine de Montcarra



Terrain de sport à déplacer

Bassin de décantation

Vers SATOLAS

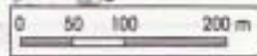
1 FRANCHISSEMENT DU VERROU D'ENTREE DANS LE VAL D'ENFER

Falizon

2 PASSAGE EN DEBLAI DANS LA FORET DE TIRE-GERBES

Aménagement d'un passage pour la grande faune

Vers TURIN



COMMUNE DE RUY-MONTCEAU

CEBEP SA

2) FRANCHISSEMENT DU VERROU D'ENTREE DANS LE VAL D'ENFER

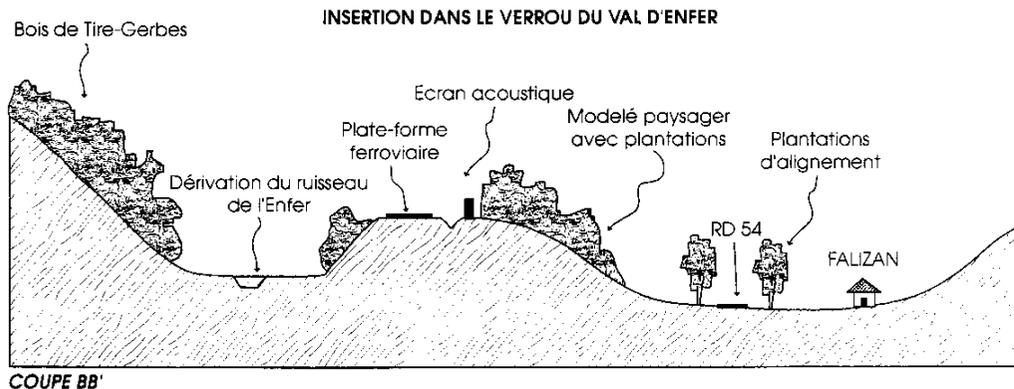
- Modelés paysagers visant à constituer une avancée de la côtière de Falizan et à "redessiner" la base du verrou du Val d'Enfer afin :
 - ➔ d'englober les remblais du projet dans le relief en décalant et "resserrant" le verrou actuel (absorption visuelle depuis Montcarra).
 - ➔ d'isoler le projet du hameau perché de Falizan.

2.1 - CONTRAINTES HYDRAULIQUES ET GEOTECHNIQUES

- Dispositions diverses pour assurer la stabilité des remblais (purge, base drainante...).
- Rectification du ruisseau de l'Enfer avec raccourcissement de son tracé (mesures de protection contre l'érosion et de compatibilité avec la qualité des milieux aquatiques à prévoir).

2.2 - INSERTION DU PROJET DANS LE VERROU

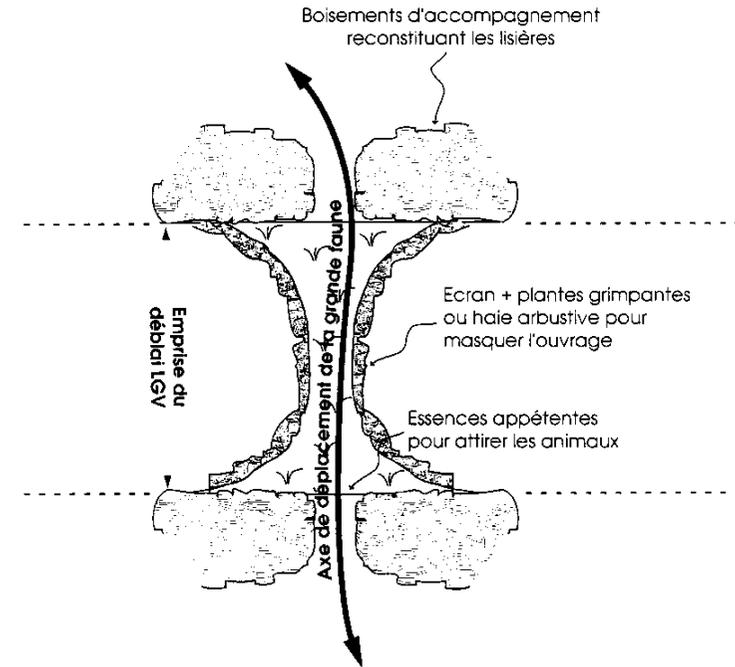
- Dérivation localisée du ruisseau de l'Enfer avec réaménagement des berges.
- Franchissement sur place de la RD54 par un pont-rail.
- Mise en place, en crête de remblai, côté sud du projet, d'écrans de protection acoustique pour isoler le bâti du hameau de Falizan.
- Végétalisation dense du remblai, côté nord, pour faciliter l'insertion paysagère du projet.
- Réalisation d'un modèle paysager avec plantations pour faciliter l'insertion du remblai côté sud. L'objectif est de limiter les perceptions visuelles du projet depuis le hameau de Falizan en proposant un raccordement doux du remblai au terrain naturel.
- Plantations d'alignement accompagnant l'itinéraire de la RD54.



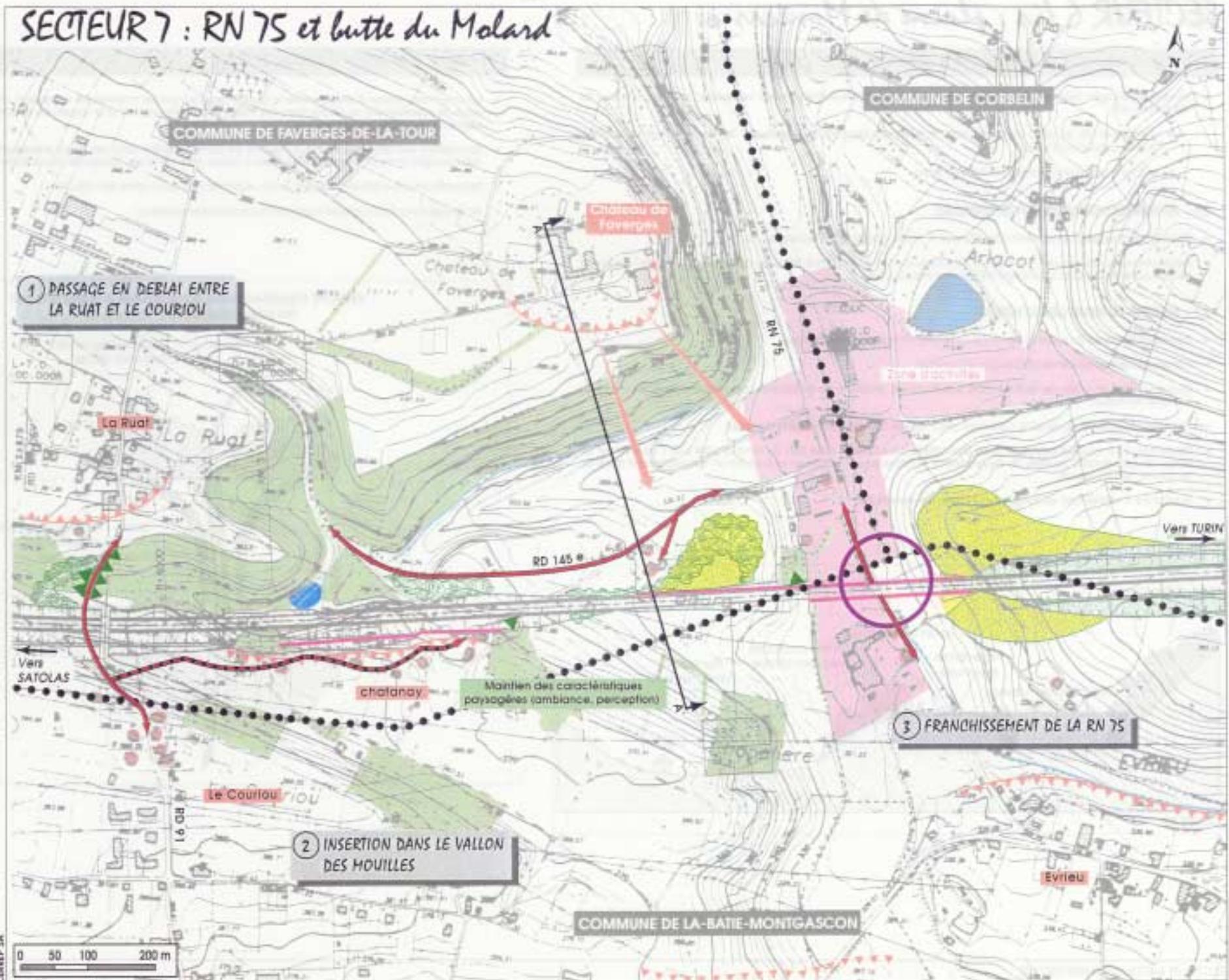
3) PASSAGE EN DEBLAI DANS LA FORET DE TIRE-GERBES

- Limitation des risques d'altération de la qualité des eaux par les matières en suspension, avec la récupération des eaux de ruissellement du déblai dans des fossés et l'aménagement d'un bassin de décantation en sortie aval de déblai à l'amont de l'étang de Gôle.
- Dispositions spécifiques à mettre en œuvre en phase chantier pour assurer la préservation des milieux naturels, déboisement limité à l'emprise stricte, piste d'accès dans l'emprise, bassins de décantation provisoires...
- Reconstitution des lisières forestières avec végétalisation de la crête des déblais.
- Aménagement d'un passage à grande faune (passage supérieur).

PRINCIPE D'AMENAGEMENT D'UN PASSAGE A GRANDE FAUNE (en passage supérieur) - Vue en plan



SECTEUR 7 : RN 75 et butte du Molard



1 PASSAGE EN DEBLAI ENTRE LA RUAT ET LE COURIOU

2 INSERTION DANS LE VALLON DES MOUILLES

3 FRANCHISSEMENT DE LA RN 75

CEREP SA

0 50 100 200 m

COMMUNE DE LA-BATIE-MONTGASCON

COMMUNE DE FAVERGES-DE-LA-TOUR

COMMUNE DE CORBELIN

Maintien des caractéristiques paysagères (ambiance, perception)

chalanay

La Ruat

Chateau de Faverges

Ariacot

Zone d'habitat

Vers TURIN

Vers SATOLAS

Evrieu

Chateau de Faverges

RD 145

Le Couriou

RD 91

RN 75

SECTEUR 7 : RN 75 et butte du Molard

• CONTEXTE DU PROJET

➔ Après un passage en déblai à mi-distance entre les hameaux de la Ruât et du Courrou, le projet s'insère dans le vallon des Mouilles qui se caractérise par :

un bâti diffus, disséminé en fond et sur le rebord du vallon (hameau de Chatanay), sa situation au pied du château de Faverges, qui domine visuellement la zone d'insertion du projet.

➔ Le projet franchit ensuite la RN75 et le secteur de la zone d'activités d'Evrieu, avant de s'inscrire en déblai profond dans la butte du Molard.

• PROJECTIONS D'INSERTION

➔ Passage en déblai entre la Ruât et le Courrou.

➔ Insertion dans le vallon des Mouilles de manière à limiter les perceptions du projet depuis le château de Faverges.

➔ Franchissement de la RN75.

➔ Passage en déblai dans la butte du Molard.

DISPOSITIONS ENVISAGÉES

① PASSAGE EN DÉBLAI ENTRE LE RUAÛT ET LE COURROU

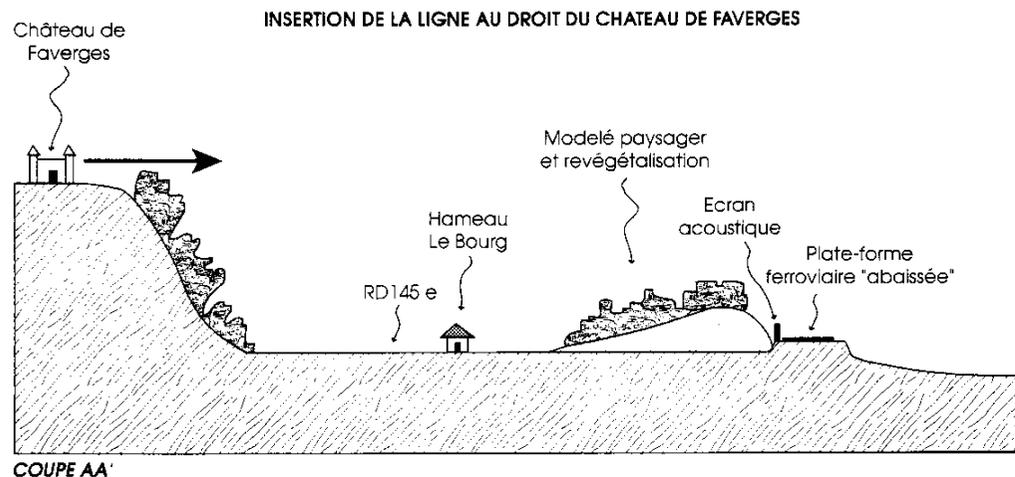
- Rétablissement de la RD91 par un pont-route sur le déblai avec végétalisation des abords.
- Stabilisation du déblai par adoucissement des pentes et drainage des éventuelles venues d'eau.
- Collecte des eaux vers un bassin de rétention aménagé dans le vallon de la Ruât.
- Plantations en partie supérieure des talus pour permettre le raccordement à la trame végétale existante.

② INSERTION DANS LE VALLON DES MOUILLES

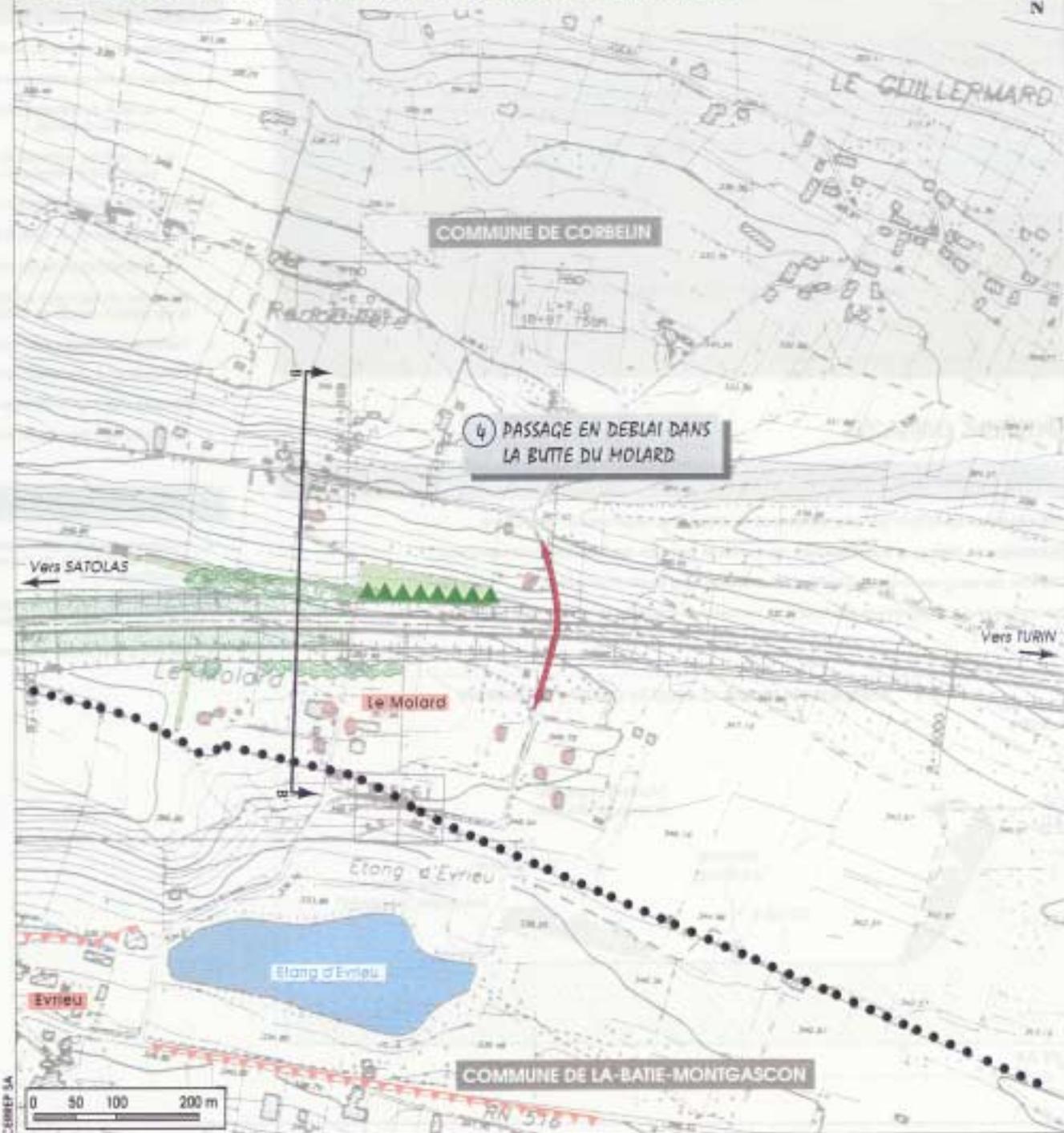
- Abaissement général du profil en long du projet.
- Mise en œuvre de protections acoustiques :
 - ➔ au droit du hameau de Chatanay, réalisation d'un écran en crête de déblai et acquisition du bâti situé dans l'emprise du projet.
 - ➔ au droit du hameau le Bourg, réalisation de protection acoustique (merlon ou écran) avec modelé et plantation d'intégration.
- Atténuation de la perception visuelle du remblai d'accès au viaduc sur la RN75 par :
 - ➔ réalisation d'un modelé paysager permettant un raccordement doux au terrain naturel.
 - ➔ mise en place de plantations sur ces modelés.
- Plantation d'une trame végétale dense en limite d'emprise, notamment entre la RD145e et le projet pour masquer la perception visuelle du talus sous le hameau de Chatanay.
- Traitement paysager spécifique du talus sous le hameau de Chatanay.
- Restauration d'une lisière dans les boisements interceptés et raccordement de la trame végétale interrompue.
- Rétablissement de la RD145e le long du projet.
- Rétablissement des accès aux bâtis du hameau de Chatanay, depuis la RD91.

③ FRANCHISSEMENT DE LA RN 75

- Franchissement de la RN75 par un viaduc qui assure la plus grande transparence possible depuis le bâti d'Evrieu ou depuis le château de Faverges. Etude architecturale de l'ouvrage intégrant les dispositions de protection acoustique.
- Modelés paysagers pour limiter la perception des remblais d'approche de l'ouvrage de franchissement et atténuer l'incidence de l'entrée du déblai dans la butte du Molard (cf. points 2 et 4).
- Rendre compatible l'implantation du viaduc avec la présence des zones d'activités situées en bordure de la RN75.



SECTEUR 7 bis : RN 75 et butte du Molard

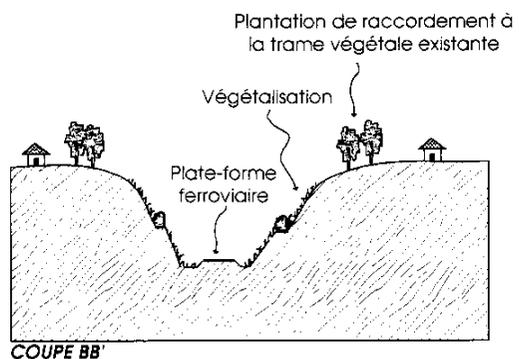


SECTEUR 7 bis : RN 75 et butte du Molard

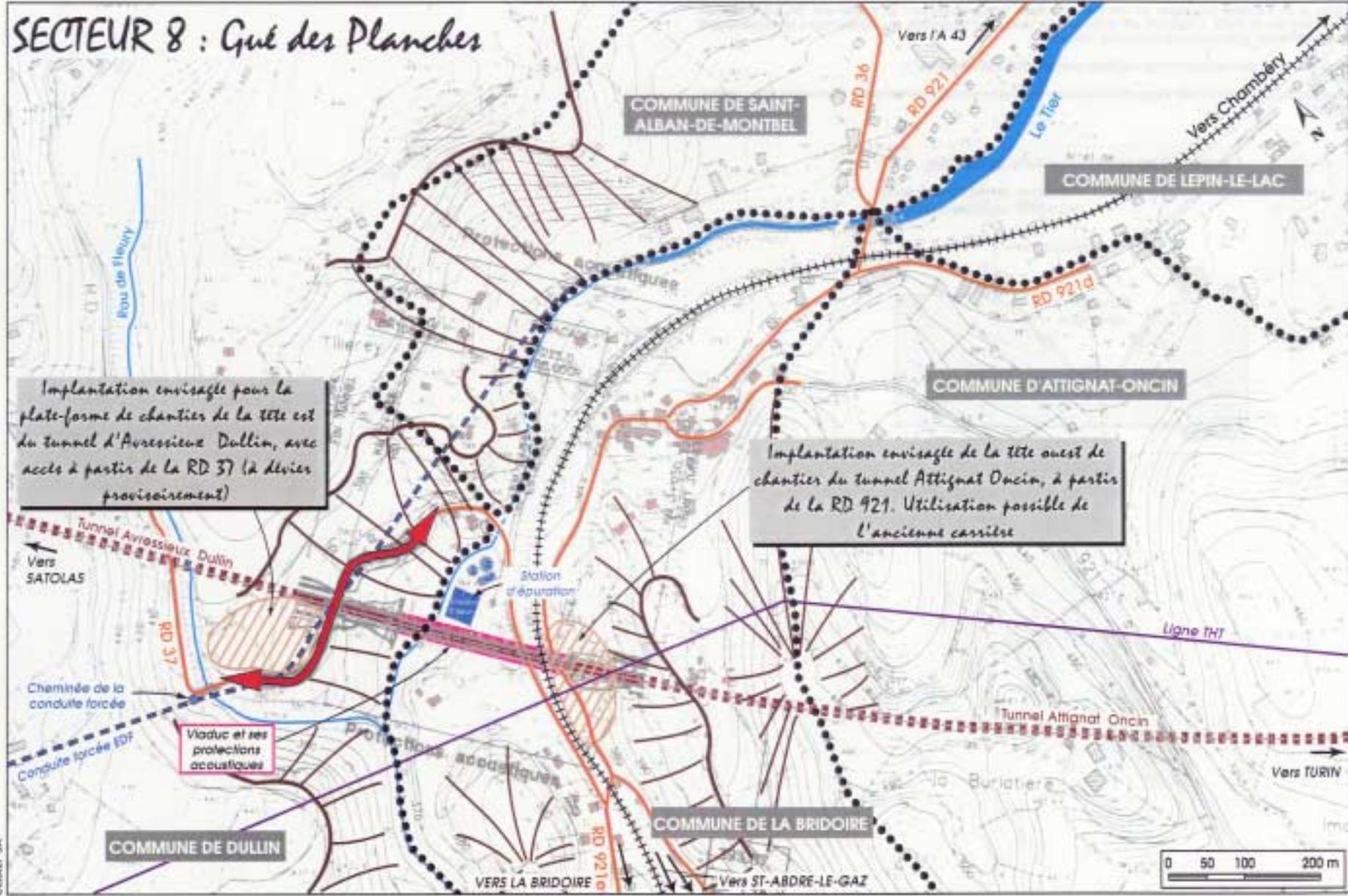
④ PASSAGE EN DÉBLAI DANS LA BUTTE DU MOLARD

- Stabilisation des pentes du déblai par adoucissement des talus.
- Réalisation d'un modelé paysager en entrée de déblai, accompagnant le traitement de l'ouvrage de franchissement de la RN75. L'objectif est d'intégrer le remblai d'approche du viaduc dans un mouvement d'ensemble de terrain pour redonner une forme "naturelle".
- Plantations de raccordement à la trame végétale existante (haies bocagères...).
- Rétablissement par pont-route des circulations routières entre les hameaux de Molard et Renovillère interceptées par le projet.

INSERTION DU DÉBLAI DE LA BUTTE DU MOLARD



SECTEUR 8 : Gué des Planches



Implantation envisagée pour la plate-forme de chantiers de la tête est du tunnel d'Avressieux Dullin, avec accès à partir de la RD 37 (à dévier provisoirement)

Implantation envisagée de la tête ouest de chantier du tunnel Attignat Oncin, à partir de la RD 921. Utilisation possible de l'ancien carrefour

Viaduc et ses protections acoustiques

CERREF SA

