

# SECTEUR 8 : Gué des Planches

## ■ CONTEXTE DU PROJET

- Le site du Gué des Planches est exigu et présente de multiples contraintes, d'ordre tant techniques (réseau routier, voie ferrée, ligne TET, station d'épuration...), qu'environnementales (raldeurs et risques d'instabilité des versants, passage du Tier, proximité des sites touristiques du lac d'Aiguebelette...).
- Le projet franchit le vallon du Gué des Planches par un viaduc qui s'inscrit entre les tunnels d'Avressieux - Dullin et d'Attignat - Oncin.

## ● PROBLÉMATIQUES D'INSERTION

- Elles sont essentiellement liées à la phase de construction des ouvrages et concernent :
  - le devenir des matériaux excédentaires (350 000 m<sup>3</sup>) issus du creusement des tunnels,
  - l'organisation et les incidences de la phase de chantier.

## DISPOSITIONS ENVISAGÉES

### ① MATÉRIAUX EXCÉDENTAIRES

Deux grandes hypothèses sont envisagées :

- évacuation à distance :
  - par la route (RD 921 puis A 43) avec prise en compte des périodes touristiques puisque la RD 921 longe le lac d'Aiguebelette,
  - par le rail. Nécessité de stock provisoire et réalisation d'une plate-forme de chargement (300 à 400 m de long sans courbe et sans rampe) et d'évacuation de nuit (ligne à voie unique), nécessitant la prise en compte des habitations situées à proximité de la ligne.
- stockage à proximité :
  - dans le secteur de la Bridoire à proximité de la tête est du tunnel d'Avressieux Dullin,
  - sur le plateau d'Attignat-Oncin avec création de pistes pour éviter la traversée du village.

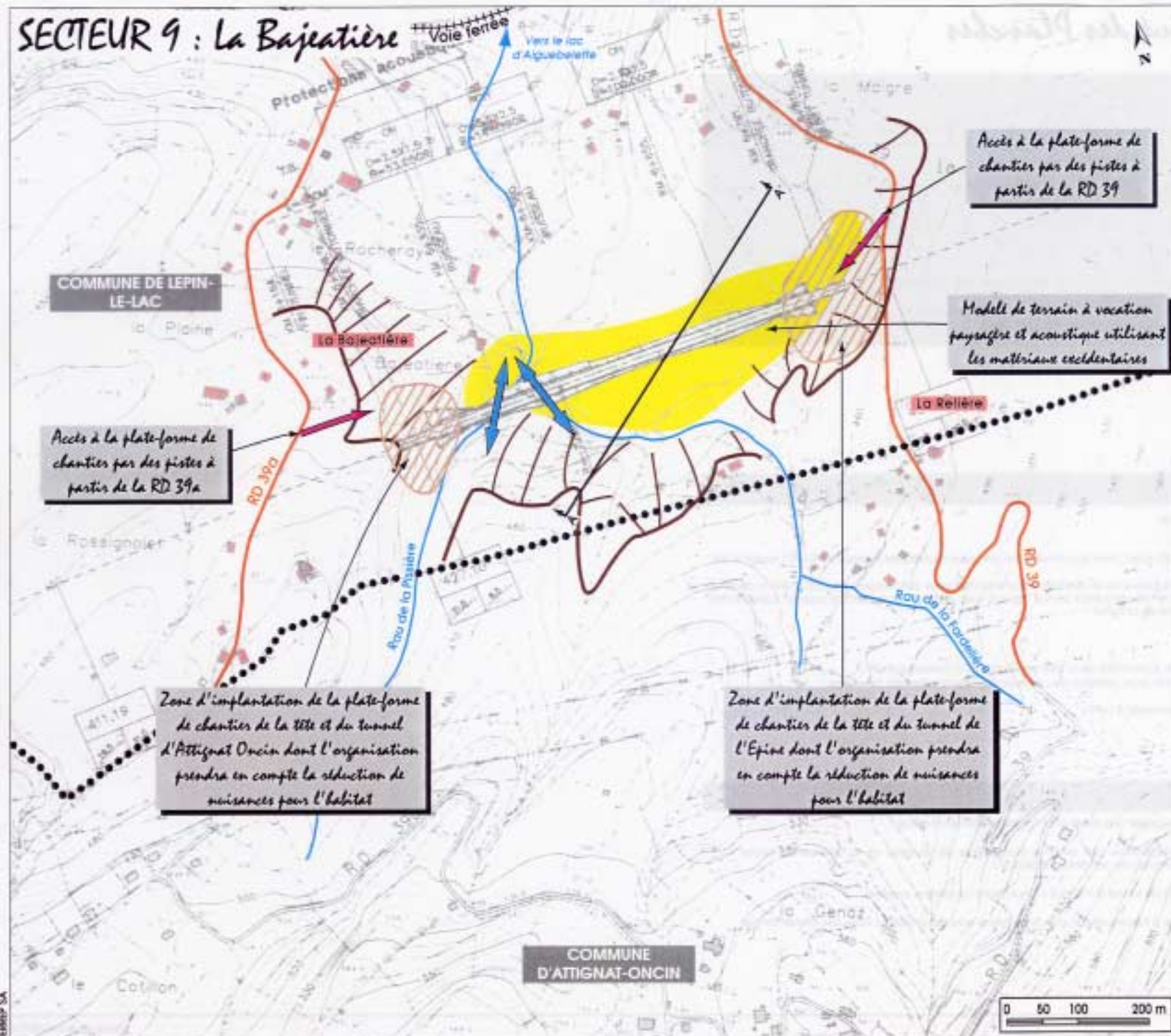
Ces différentes hypothèses seront à approfondir à l'APD.

### ② CHANTIER

Les premières réflexions permettent de dégager des pistes pour l'organisation du chantier :

- déviations provisoires de la RD 37 en relation ou non avec la plate-forme de chantier de la tête est du tunnel d'Avressieux - Dullin (terrassements éventuels de certaines installations),
- localisation de chantier de la tête ouest du tunnel d'Attignat - Oncin dans l'ancienne carrière,
- implantation éventuelle d'une centrale à béton soit sur une plate-forme spécifique soit sur l'une des plates-formes des têtes de tunnels.

# SECTEUR 9 : La Bajatière



COMMUNE DE LEPIN-LE-LAC

Voie ferrée  
Vers le lac d'Alcubatière

Accès à la plateforme de chantiers par des pistes à partir de la RD 39

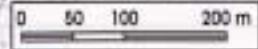
Modell de terrain à vocation paysagère et acoustique utilisant les matériaux excentés

Accès à la plateforme de chantiers par des pistes à partir de la RD 39a

Zone d'implantation de la plateforme de chantiers de la tête et du tunnel d'Attignat Oncin dont l'organisation prendra en compte la réduction de nuisances pour l'habitat

Zone d'implantation de la plateforme de chantiers de la tête et du tunnel de l'Epine dont l'organisation prendra en compte la réduction de nuisances pour l'habitat

COMMUNE D'ATTIGNAT-ONCIN



# SECTEUR 9: La Bajatière

## • CONTEXTE DU PROJET

- Le projet traverse le site de la Bajatière à l'air libre (léger remblai) entre les tunnels d'Attignat - Oncin et de l'Épine, sur une longueur de l'ordre de 800 m.

## • PROBLÉMATIQUES D'INSERTION

- Les problématiques d'insertion concernent l'intégration du projet par rapport au bâti, le devenir des matériaux excédentaires (400 à 450 000 m<sup>3</sup>) et la phase chantier.

## DISPOSITIONS ENVISAGÉES

### ① INSERTION VIS-À-VIS DU BÂTI ET DES MATÉRIAUX EXCÉDENTAIRES

Dans ce secteur, on constate que :

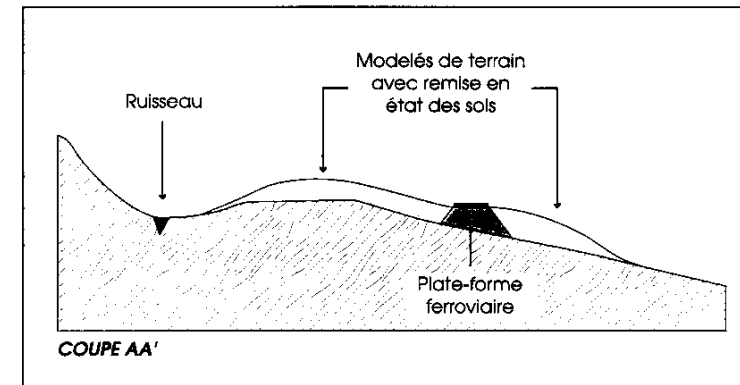
- l'évacuation à distance des matériaux excédentaires est délicate,
- le projet s'inscrit à proximité de quelques habitations.

Il est donc envisagé d'utiliser au maximum les matériaux excédentaires pour créer des modelés de terrain de manière à masquer fortement la ligne en y intégrant les protections acoustiques vis-à-vis de l'habitat le plus proche.

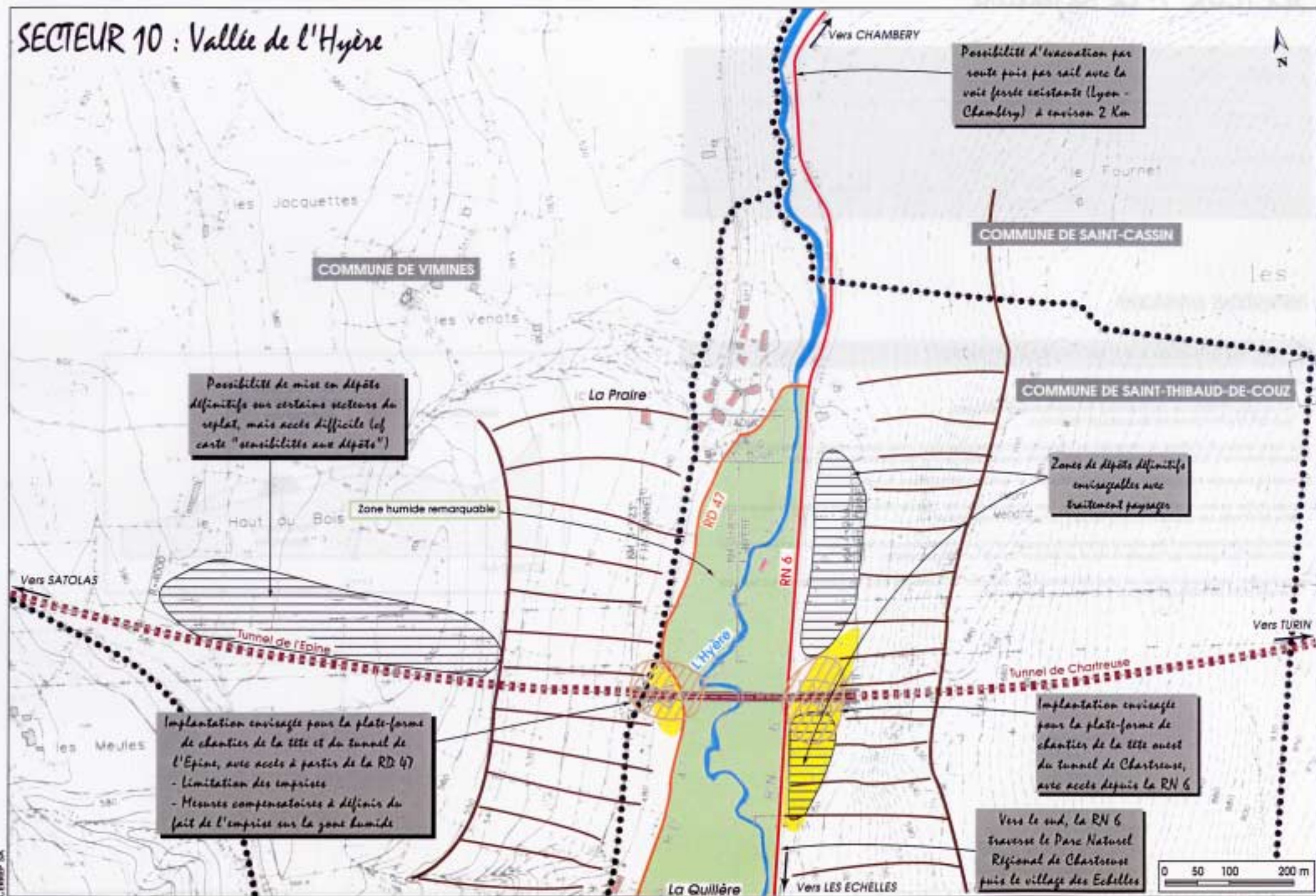
Le modelé paysager s'appuiera sur les formes naturelles et restituera l'échancrure du vallon.

L'accès routier se fera à partir des RD 39 et 39a. Des plates-formes de chantier seront organisées à chacune des têtes de tunnels. Les dispositions suivantes sont actuellement envisagées :

- installations de traitement des eaux d'exhaure (probablement plus abondantes à la tête ouest du tunnel de l'Épine) avant rejet au ruisseau qui traverse le site et se déverse dans le lac d'Aiguebelette,
- organisation des plates-formes de chantier permettant de limiter les nuisances pour les habitations proches (par exemple stock de matériaux entre le chantier et le bâti proche).



# SECTEUR 10 : Vallée de l'Hyère



Possibilité d'évacuation par route puis par rail avec la voie ferrée existante (Lyon - Chambéry) à environ 2 Km

Possibilité de mise en dépôts définitifs sur certains secteurs du replat, mais accès difficile (cf carte "sensibilité aux dépôts")

Zone humide remarquable

COMMUNE DE SAINT-THIBAUD-DE-COUZ

Zones de dépôts définitifs envisageables avec traitement paysager

Vers SATOLAS



Implantation envisagée pour la plate-forme de chantiers de la tête et du tunnel de l'Épine, avec accès à partir de la RD 47

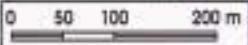
- Limitation des emprises
- Mesures compensatoires à définir du fait de l'emprise sur la zone humide

Vers TURIN

Implantation envisagée pour la plate-forme de chantiers de la tête ouest du tunnel de Chartreuse, avec accès depuis la RN 6

Vers le sud, la RN 6 traverse le Parc Naturel Régional de Chartreuse puis le village des Echelles

Vers LES ECHELLES



## CONTENU DU PROJET

- Le site de la vallée de l'Hyère présente des contraintes techniques (RN 6, routes départementales, lignes THT...) et environnementales (Hyère et ses zones humides, habitats...).
- Le projet franchit la vallée par une estacade qui s'inscrit entre les tunnels de l'Epine et de Chartreuse.

## PROBLÉMATIQUES D'INSERTION

- Compte tenu des caractéristiques du site et du projet, les problématiques d'insertion concernent essentiellement le devenir des matériaux excédentaires (pouvant aller jusqu'à 1 million de m<sup>3</sup> de matériaux forçonnés) et la phase chantier.

## DISPOSITIONS ENVISAGÉES

### ① MATÉRIAUX EXCÉDENTAIRES

Deux grandes hypothèses sont envisagées :

- évacuation à distance
  - par la RN 6. Vers le sud, elle entre tout de suite dans le Parc Naturel Régional de Chartreuse ce qui constitue une contrainte forte. Vers le nord, elle arrive rapidement à l'agglomération chambérienne et une analyse plus précise sera nécessaire pour apprécier les possibilités de mise en dépôt avant la ville.
  - par la voie ferrée. La présence à Saint-Cassin d'une voie d'évitement constitue une opportunité. Dans cette hypothèse, il serait nécessaire de prévoir un stockage provisoire. Cette opération ne pouvant être envisagée que de nuit, il importe d'en évaluer les conséquences par rapport à l'habitat existant.

- stockage sur place

L'hypothèse d'un stockage définitif sur place, dans le fond de la vallée, se heurterait aux contraintes du milieu naturel (zones humides de l'Hyère avec 6 habitats d'intérêt communautaire). Les sensibilités sont moindres à l'est de la RN 6, mais avec un espace plus exigu.

Une mise en dépôt sur le replat au pied de l'Epine nécessiterait l'aménagement de pistes d'accès dans le versant pour éviter la traversée des hameaux.

Enfin, des possibilités de stockage seraient à étudier, en relation avec l'insertion paysagère des remblais au niveau des têtes de tunnels.

### ② CHANTIER

Les plates-formes de chantier des têtes de tunnel se situent dans le fond de vallée. Elles auront donc, en particulier en rive gauche de l'Hyère, des incidences non réductibles et définitives sur une partie des zones humides. L'organisation de ses plates-formes de chantier pourrait permettre de limiter les incidences acoustiques sur le bâti (par exemple stockage provisoire de matériaux entre les installations bruyantes et l'habitat).