

Liaison ferroviaire transalpine

LYON - TURIN



Avant-Projet Sommaire Lyon - Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne

DOSSIER D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

SCHEMA DIRECTEUR PAYSAGER



Mission TGV
LYON - MONTMELIAN - TURIN

AVRIL 1998

SCHEMA DIRECTEUR PAYSAGER

1 - PRÉAMBULE

LE SCHÉMA DIRECTEUR PAYSAGER, UN OUTIL DE DIALOGUE FACE AUX ENJEUX DE PAYSAGE

Le Schéma Directeur Paysager a pour ambition de dégager les enjeux globaux, à l'échelle de l'ensemble de la ligne TGV Lyon-Turin entre son raccordement à la ligne TGV sud-est et son entrée dans le tunnel de base à Saint-Jean-de-Maurienne.

Il permet au maître d'ouvrage, d'une part d'établir ses priorités d'interventions et de savoir ainsi répartir ses moyens, d'autre part d'engager la discussion avec les interlocuteurs qui ont la même préoccupation vis-à-vis des enjeux globaux de paysage (DIREN, ABF, SDA, partenaires internes de la SNCF, grands élus).

Le Schéma Directeur Paysager est donc un outil de dialogue entre partenaires avertis des questions de paysage. En tant que tel, il est volontairement concis et revêt une forme dépouillée de tous éléments, notamment illustratifs, utiles aux présentations publiques.

Le Schéma Directeur Paysager a été conduit à l'échelle du 1/25 000. Cette échelle donne une vision d'ensemble sur une entité paysagère sans laisser les particularités prendre le pas sur les caractères généraux. Elle autorise cependant la mise en évidence de secteurs localisés qui présentent une spécificité, intéressante à relever, par rapport aux caractères généraux de l'entité.

Le Schéma Directeur Paysager aboutit à la détermination des niveaux d'enjeux paysagers le long de la future ligne TGV Lyon-Turin, entre Satolas et Saint-Jean-de-Maurienne, et à la prescription du mode opératoire capable de prendre en compte ces enjeux.

Les caractères dominants des paysages ont été identifiés pour reconnaître ce qui en faisait la valeur.

Le niveau de risque ou le niveau d'opportunité que représente l'implantation de la ligne TGV Lyon-Turin pour la valeur paysagère d'une entité a été identifié puis qualifié au travers de cinq facteurs : dénaturation, préservation, visibilité, valorisation, requalification.

Avec les notions de valorisation et de requalification, on illustre bien la différence entre enjeu paysager et sensibilité du paysage : un enjeu paysager peut concerner un paysage qui ne présente pas une sensibilité notable.

Les grandes directives du parti d'aménagement susceptibles de respecter l'enjeu ou de le valoriser ont été données, accompagnées de solutions générales illustratives de la mise en œuvre de ces orientations. Ces directives sont à considérer non comme des certitudes qui, demain, seront suivies telles quelles mais comme des outils pour les négociations internes et externes. Les solutions générales constituent un catalogue au sein duquel des choix restent à faire.

Le Schéma Directeur Paysager n'a donc qu'un rôle d'orientation. Il fait part d'un point de vue à un moment donné de la vie du projet et permet de débattre des choix fondamentaux.

La question des emprunts et des dépôts, qui peuvent avoir une incidence considérable en matière de paysage, n'est pas abordée dans le schéma directeur paysager, les sites n'étant pas connus à ce stade d'avancement du projet. Cette question sera traitée ultérieurement au moyen des procédures spécifiques mais le Schéma Directeur Paysager donne l'occasion de montrer que cette question constitue une préoccupation permanente : les solutions générales proposées s'appuient très souvent sur des modèles amples qui participeront à l'optimisation du mouvement des matériaux et absorberont une partie des éventuels excédents.

Enfin, le Schéma Directeur Paysager constituera le cadre des études paysagères plus fines à réaliser dans l'avenir, certains sites ayant d'ores et déjà fait l'objet d'études détaillées.

Dans le département de l'Isère :

- traversée de Saint-Savin,
- vallée du Laval Saint-Chef - Saint-Savin,
- Montcarra : entrée dans la forêt de Tire-gerbes, traversée de la plaine du ru d'Enfer,
- Faverges-de-la-Tour, Corbelin, La-Bârie-Montgascon : franchissement de la RN75 et approche côté ouest,
- Romagnieu : abords de la base de loisirs .

Dans le département de la Savoie :

- zone sous Myans,
- RN90 à Chapareillan.

Cinq facteurs de risque ou d'opportunité qualifient les enjeux des entités paysagères :

- **dénaturation** : il y a risque d'altérer de manière irréversible une composante déterminante pour la valeur d'un paysage,

- **préservation** : il y a opportunité à mettre en oeuvre tout dispositif pour ne pas atteindre la grande valeur du paysage ,

- **visibilité** : le risque est lié à une ligne TGV future qui serait vue par un grand nombre de personnes (traversée d'une route à grande circulation par exemple) ou par quelques unes en permanence (proximité d'un village,

- **valorisation** : l'implantation de la ligne TGV donne l'occasion d'introduire des éléments nouveaux dans le paysage (structure végétale par exemple ou ouvrage d'art fort) qui augmenteront son intérêt,

- **requalification** : l'implantation de la ligne TGV fournit l'opportunité de remettre en valeur des paysages qu'elle aborde, précédemment altérés.

Le tableau ci-contre présente la synthèse de l'évaluation des entités paysagères en termes d'enjeu, de risque et d'opportunité. Plusieurs facteurs de risque ou d'opportunité concernent la plupart des entités paysagères, aucun d'eux n'a été affecté à deux d'entre elles.

Dans les pages qui suivent, chaque entité paysagère a été localisée sur une carte au 1/25 000. Plusieurs entités sont généralement portées sur la même carte du tronçon de ligne, accompagnées d'un bref commentaire rappelant enjeu, parti d'aménagement ou solutions. A la suite de celle-ci, chaque entité paysagère de la carte fait l'objet d'une fiche individuelle.

Toutes les fiches individuelles comportent les mêmes rubriques :

- les caractéristiques géométriques générales du tronçon de ligne TGV,
- les éléments paysagers importants de l'entité,
- les caractères qui font l'enjeu paysager et les facteurs de risque ou d'opportunité qui le qualifient,
- le parti général d'aménagement de la ligne TGV susceptible de prendre en compte l'enjeu identifié,
- les solutions générales que l'on peut dès lors proposer pour servir cette idée d'aménagement.

Dans certaines fiches, des points particuliers ont été distingués : ne constituant pas à eux seuls une entité paysagère, ils se différencient cependant suffisamment des caractéristiques générales de l'entité pour nécessiter un traitement spécifique décrit en dernière rubrique de la fiche .

19

Délimitation de l'entité paysagère sur la ligne TGV



Point particulier

Facteurs de risque ou d'opportunité qui qualifient les enjeux des entités paysagères

	Dénaturation	Préservation	Visibilité	Valorisation	Requalification*
1 La plaine de la Grande Cra			X	X	X
2 Le plateau de Montmoiran et des Vachonnieres		X			
3 Les espaces résiduels entre lignes TGV et RN6				X	
4 La plaine de Chesnes				X	
5 La butte boisée de la Garenne et le franchissement d' A43		X	X	X	X
6 La plaine des Marais				X	
7 Le vallon de Saint-Savin		X	X		
8 La gouttière de Laval-Montcarra	X				
9 Le val d'Enfer		X			
10 Les étangs de Chantilin	X		X		
11 La plaine de Saint-Martin/la Ballatière	X	X			
12 La descente vers la RN75		X	X	X	
13 Le contournement du Molard	X				
14 La traversée de la plaine du Guiers			X		
15 Le val de Guiers et le marais d'Avressieux				X	
15 bis La montée vers la montagne de Dullin	X				
16 Le confluent de la Bussière				X	
17 La bordure du lac d'Aiguebelette	X				
18 Le franchissement de l'Hyère et de la RN6		X	X	X	
19 La plaine de l'Isère, rive droite			X	X	
20 La plaine de l'Isère, rive gauche					
21 Le triangle ferroviaire de Montmélian			X		X
19 bis Les prairies des abîmes		X			
20 bis Le passage le long de l'autoroute A43			X		X
21 bis La terrasse des Rippes		X	X		X
22 bis La plaine de l'Isère, rive droite				X	
23 bis Les boisements rivulaires de l'Isère					
24 bis La plaine de l'Isère, rive gauche					
25 Les plaines du Vernay et du Canada			X	X	
26 Le cône du Glandon et la plaine des Champagnes		X			
27 Le bassin industriel de Saint-Jean-de Maurienne					X

SCHEMA DIRECTEUR PAYSAGER

2 - ANALYSE DES ENTITÉS PAYSAGÈRES CARTOGRAPHIES

LEGENDE

- Tracé A (indicatif)
- Tracés B1 et B2 (indicatifs)

D'après carte IGN

0 250 m 1 km

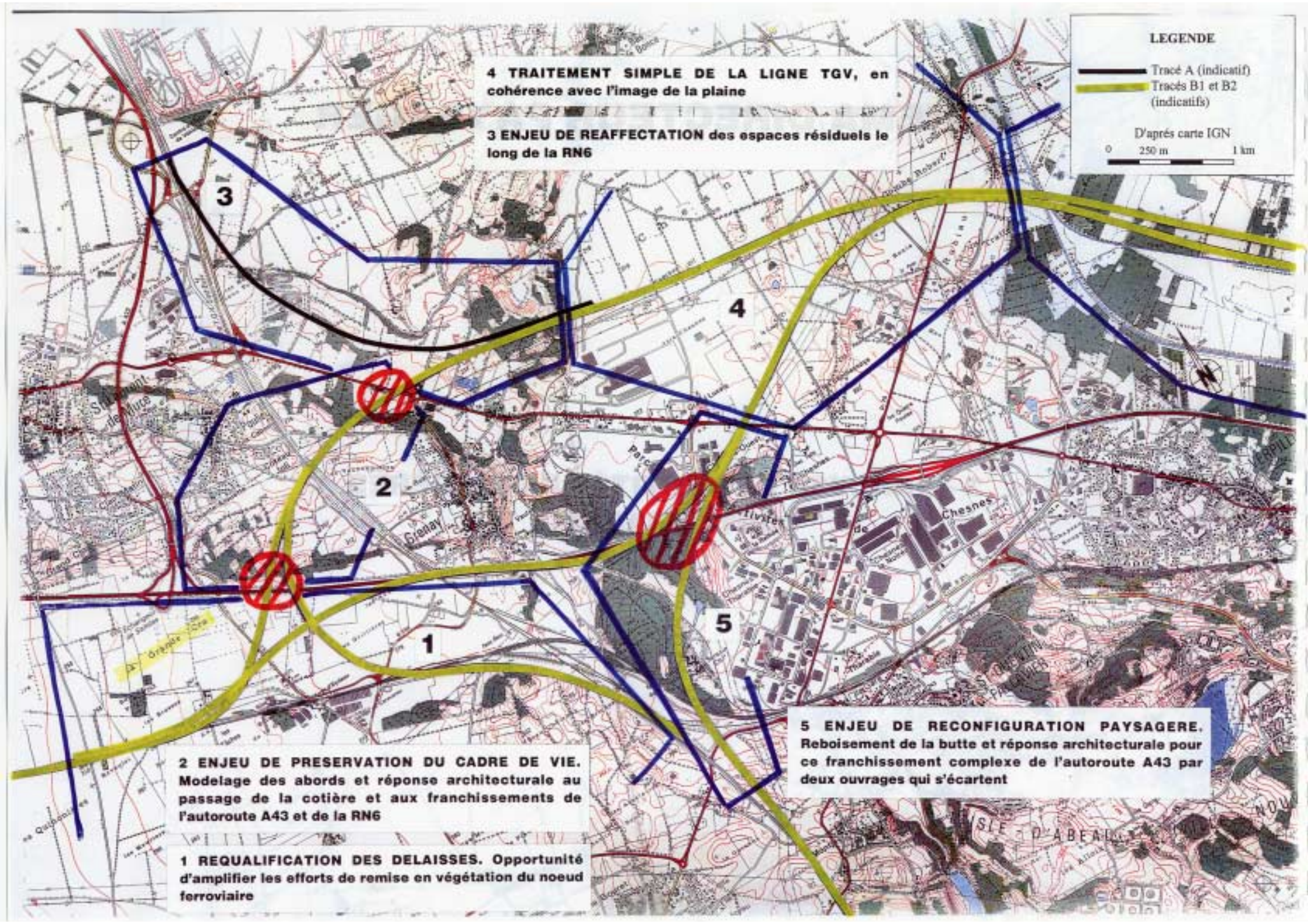
4 TRAITEMENT SIMPLE DE LA LIGNE TGV, en cohérence avec l'image de la plaine

3 ENJEU DE REAFFECTATION des espaces résiduels le long de la RN6

2 ENJEU DE PRESERVATION DU CADRE DE VIE. Modelage des abords et réponse architecturale au passage de la cotière et aux franchissements de l'autoroute A43 et de la RN6

1 REQUALIFICATION DES DELAISSES. Opportunité d'amplifier les efforts de remise en végétation du noeud ferroviaire

5 ENJEU DE RECONFIGURATION PAYSAGERE. Reboisement de la butte et réponse architecturale pour ce franchissement complexe de l'autoroute A43 par deux ouvrages qui s'écartent



1 LA PLAINE DE LA GRANDE CRA

Depuis les voies existantes, classique côté Lyon, grande vitesse côté Marseille, jusqu'au plateau de Grenay / Saint-Laurent-de-Mure.

Caractéristique de la ligne

Remblai de quelques mètres.

Éléments dominants du paysage

La Grande Cra appartient à la plaine de l'est lyonnais. Celle-ci est dédiée à l'agriculture industrielle qui a façonné un paysage très ouvert, aidée en cela par une plénitude presque parfaite. L'habitat, quasiment absent de la plaine, occupe les plateaux et collines qui la domine. Les installations industrielles et les infrastructures de transport constituent les constructions visibles dans la plaine. L'autoroute A43 ouvre des vues sur la plaine et sur la cotière.



La plaine agricole de l'est lyonnais et l'autoroute A43

Valeur du paysage ; enjeu et opportunité

La grande échelle du paysage, son ouverture, sa simplicité et la modernité qui s'en dégage constituent son intérêt et les points d'appui de la mise en valeur de la ligne TGV dont l'image est cohérente avec celle de ce type de paysage. L'enjeu s'avère toutefois assez faible. Dans le nœud ferroviaire des Briches il y a cependant une opportunité à poursuivre et amplifier les efforts de requalification du paysage.

Le parti d'aménagement

Rester dans la configuration technique du remblai, avec un profil le plus rasant et le plus régulier possible. Accompagner éventuellement la ligne d'une composition végétale linéaire qui structure le paysage de plaine et lui donne un nouvel élément de repérage.

Solutions générales

- Talus enherbés.
- Préférence au pont-nails plutôt qu'au pont-route (priorité à la régularité du profil de la ligne TGV).
- Alignement d'arbres du côté de l'autoroute A43.



2 LE PLATEAU DE MONTMOIRAN ET DES VACHONNIÈRES

Sur Saint-Laurent-de-Mure et Grenay, entre les deux rebords du plateau.

Caractéristique de la ligne

Déblai profond (une dizaine de mètres au plus) puis remblai.

Éléments dominants du paysage

Le plateau présente une organisation lisible : villages groupés à l'est (Grenay) et à l'ouest (Saint-Laurent-de-Mure) et cotières boisées au nord et au sud. Le plateau lui-même est consacré à une agriculture tournée vers les productions végétales, à l'exception de son angle sud-ouest où les boisements naturels occupent une part importante de l'espace. L'entaille de la ligne TGV Lyon-Valence est peu visible. Les grandes ondulations du sol jouent un rôle déterminant dans la perception du paysage. Les habitations du Coteau Joli dominent légèrement le plateau.

Points particuliers

Les passages de la plaine au plateau constituent des points singuliers du fait de la proximité de l'autoroute A43 et de la bifurcation des futures lignes TGV d'une part, et de celle de la RN6 d'autre part. Lieux particulièrement perceptibles car inscrits dans des fronts visuels, ils peuvent être notablement altérés par la présence de la ligne.



Des espaces agricoles ...

Valeur du paysage ; enjeu et risque

Un isolement visuel assez particulier caractérise le triangle sud-ouest du plateau, tandis que le triangle nord-est constitue un fond de perspective ouvert pour la frange ouest du village de Grenay.

Le plateau apparaît comme un havre flottant au-dessus de la plaine industrielle, ce qui lui confère une ambiance singulière. C'est là l'enjeu à préserver dans ce paysage : la ligne TGV risque d'altérer cette ambiance et de perturber la perspective des habitations situées en bordure ouest de Grenay.

Le parti d'aménagement

Enfermer les voies dans des structures végétales dans le triangle sud-ouest.

Maintenir la perspective tout en masquant la ligne dans le triangle nord-est.

Solutions générales

Pour le tronçon sud, bosser les reliquats parcellaires et accompagner les lignes de structures végétales linéaires.

Pour le tronçon nord, remonter légèrement le sol pour faire glisser les regards au-dessus de la caténaire : le franchissement de la ligne TGV Paris-sud-est demande un modelé ample et souple qui le dissimulera aux vues depuis Saint-Laurent-de-Mure et Grenay. Retrouver le boisement qui habille la cotière jusque sur le plateau.

Traitement des points particuliers

L'ouvrage d'art sur l'autoroute A43 et celui sur la RN6 nécessitent un traitement architectural et le modelé paysager de leurs abords.



aux environs de Grenay

3 LES ESPACES RÉSIDUELS ENTRE LIGNES TGV ET RN6

Entre le raccordement à la ligne TGV sud-est vers le nord (Saint-Laurent-de-Mure) et la descente dans la plaine de Chesnes (Grenay).

Caractéristique de la ligne

Déblai de 5 à 7 m, profil rasant, puis déblai profond, supérieur à 15 m ponctuellement.

Éléments dominants du paysage

Fragmenté par des structures végétales variées (haies, boisements), le paysage est composé d'une série d'alcôves dont le caractère dépend de la présence plus ou moins marquée d'une composante paysagère ou d'une activité.

Territoire agricole largement entamé par des infrastructures de transport et des activités diverses (industrielles, de loisirs), le paysage montre de nombreux espaces sans affectation claire ou en attente.



Des paysages divers, de petite échelle

Valeur du paysage ; enjeu et opportunité

Ponctuellement, un vallon, un espace boisé, possèdent une ambiance agreste ou naturelle qui en fait leur intérêt. Mais, plus généralement, le paysage n'apparaît pas comme une préoccupation, le sol n'étant que le support inerte d'une activité. Dans ce contexte, le passage de la ligne TGV peut être l'occasion d'orienter la réaffectation de ces territoires en attente d'une vocation affirmée, d'engager la requalification de ces espaces résiduels. Cela redonnerait de la valeur et de la lisibilité au paysage pris dans son ensemble.

Le parti d'aménagement

Accompagner la ligne par des modelés et par des structures végétales fortes pour valoriser le cadre des activités à venir.

Solutions générales

Boiser les délaissés entre les diverses infrastructures.

Accompagner la ligne de bandes boisées et d'alignements d'arbres.

Boiser les reliquats parcellaires après acquisition.



4 LA PLAINE DE CHESNES

Depuis le bois des Jacques jusqu'au hameau du Rubiau (commune de Satolas-et-Bonce).

Caractéristique de la ligne

Déblai de 5 à 7 m s'enfonçant progressivement pour atteindre une douzaine de mètres au franchissement de la cotière du Rubiau.

Éléments dominants du paysage

La grande échelle et l'absence quasi-absolue de structures végétales et de bâti résidentiel affirment le caractère moderne de ce paysage agricole. La présence visuelle forte des lignes et poste électriques à très haute tension et, à l'horizon sud, de la zone d'activités, renforce cette image d'espace à vocation industrielle marquée.



La plaine de Chesnes, une agriculture moderne, ... une image industrielle

Valeur du paysage ; enjeu et opportunité

La valeur de ce paysage réside dans sa modernité et sa simplicité; ce qui ne s'avère pas un enjeu d'importance face à l'implantation d'une ligne TGV. Un gain de lisibilité pourrait être obtenu en soulignant l'ouvrage TGV.

Le parti d'aménagement

Conserver les profils techniques des talus.
Adjoindre éventuellement une structure végétale linéaire à la ligne TGV.

Solutions générales

Talus enherbés exclusivement.
Traitement de la tête du déblai au droit du Rubiau.



La plaine de Chesnes, une agriculture moderne, ... une image industrielle