

## 21 LE TRIANGLE FERROVIAIRE DE MONTMÉLIAN

*Espace devant la gare actuelle du réseau classique sur la commune de Montmélian.*

### **Caractéristique de la ligne**

Ensemble de voies qui s'entrecroisent, dont certaines s'élèvent à plus de 10 m au-dessus du terrain naturel.

### **Éléments dominants du paysage**

Le bâti est l'élément dominant de cette entité. Il s'organise pour satisfaire les diverses fonctions urbaines et tourne le dos à l'espace ferroviaire.

La végétation, de type parc jardiné lorsqu'elle est visible en périphérie, renforce l'image urbaine du site. Cependant, les vastes plates-formes de l'espace ferroviaire et certains bâtiments contigus, donnent l'impression d'un territoire en attente de nouvelle affectation.

### **Valeur du paysage ; enjeu et opportunité**

La valeur de ce paysage réside dans sa localisation, son environnement et sa capacité à recevoir, à adopter une image nouvelle. Il y a pour la ville un véritable enjeu de recomposition urbaine s'appuyant sur une valorisation paysagère de l'espace.

### **Le parti d'aménagement**

Paysager le triangle circonscrit par les voies et réhabiliter la frange urbaine.

### **Solutions générales**

Isoler le réseau des voies ferrées de la ville.

Aménager un parc dans le triangle ferroviaire à partir d'une perspective en prolongement de l'avenue de la gare.

Réaffecter l'espace devant le collège et rénover l'avenue de la gare.

Les deux premières familles de solutions peuvent ne concerner que le maître d'ouvrage, le seul recours à des variantes techniques et le traitement des abords immédiats des voies ferrées permettant de réaliser ces solutions. En revanche, la mise en œuvre de la troisième famille de solutions nécessiterait l'implication de la collectivité locale.



*Montmélian, un enjeu de requalification du quartier de la gare, avec mise en perspective paysagère de celle-ci*

**LIAISON TRANSALPINE**  
**Combe de Savoie**  
**Variante Apremont**

**19 bis**

**20 bis**

**21 bis**

**22 bis**

**23 bis**

**24 bis**

1ère Phase : Sans tunnel de Belledonne



**22 bis OUVRIR DES VUES POUR LES VOYAGEURS**




**21 bis ENJEU D'INSERTION. Configurer le contact déblai / remblai en se référant à la morphologie locale**

**24 bis MAINTENIR LA FRAGMENTATION DE L'ESPACE**

**23 bis AFFIRMER SUR L'OUVRAGE LA DISSYMETRIE DES RIVES ET MAINTENIR AU MAXIMUM LES BOISEMENTS**

**20 bis ENJEU DE VALORISATION DE LA PORTE CHAMBERIENNE**

**19 bis ENJEU DE PROTECTION DU CADRE DE VIE DES RIVERAINS**

-  Ligne TGV
-  Ligne Fret
-  Secteurs enterrés

0 600 1 000  
 d'après carte IGN

Direction régionale de l'Équipement  
 COMBE DE SAVOIE  
 Direction sectorielle BELLEDONNE MAURENNE

## 19 bis LES PRAIRIES DES ABÎMES

De la tête du tunnel d'Apremont jusqu'à le RD19 (Apremont et Myans).

### Caractéristique de la ligne

Profil rasant en sortie de tranchée couverte, remblai peu élevé puis déblai profond dans la butte d'En-Bellier.

### Éléments dominants du paysage

Les formes très douces du relief, la couverture herbacée généralisée, le cloisonnement par un réseau de belles haies hautes confère à ce paysage une image pastorale affirmée, d'autant plus forte que tous les territoires périphériques sont dédiés au bâti résidentiel. Les villages des communes de Saint-Baldoph et d'Apremont dominent cette entité.

### Point particulier

Le prolongement du tunnel par une tranchée couverte a une incidence en matière de paysage.

### Valeur du paysage ; enjeu et risque

C'est cette image pastorale, et sa connotation naturelle, qui constitue la valeur de ce paysage. Elle est un enjeu de première grandeur dans la mesure où ce type de paysage est peu fréquent aujourd'hui et qu'il participe à la qualité du cadre du territoire environnant.

### Le parti d'aménagement

Limiter au maximum l'incidence physique et visuelle de la ligne TGV sur le paysage des prairies des abîmes mais également sur les espaces environnants.

### Solutions générales

Refermer un maillage de haies le long de la ligne lorsqu'elle se situe en profil rasant afin de la soustraire visuellement au paysage de bocage avoisinant.

Modeler les abords de la ligne TGV pour masquer les voies à proximité des habitations et pour donner aux talus du grand déblai d'En-Bellier des pentes similaires à celles environnantes.

### Traitement du point particulier

Inscrire la tranchée couverte dans un ample modelé prolongeant le pied du coteau; intégrer route et cours d'eau dans ce modelé.



Une ambiance agreste marquée qui qualifie le cadre de vie.

## 20 bis LE PASSAGE LE LONG DE L'AUTOROUTE A43

*Du raccordement vers Chambéry à la zone d'activités des Marches (Myans, Saint-Jeoire-Prieuré, les Marches).*

### **Caractéristique de la ligne**

Remblai de l'ordre de 5 m en général, allant jusqu'à 10 m pour certains raccordements. Tranchée couverte au droit du péage de l'autoroute.

### **Éléments dominants du paysage**

Marqué par les infrastructures de transports, le territoire agricole compte de nombreux terrains en friche. L'habitat dispersé ponctue plutôt pentes et plateaux qui dominent la dépression dans laquelle chemine l'autoroute. La végétation arborée occupe d'une part les jardins d'agrément et d'autre part les espaces résiduels et dépendances vertes d'infrastructures. L'autoroute A43 a en permanence vue sur ce paysage sans cohérence frappante.

### **Valeur du paysage ; enjeu et opportunité**

La valeur modeste de ce paysage est associée essentiellement à sa fonction de présentoir des lointains, de premier plan pour les usagers de l'autoroute. Espace en mutation, il est destiné à se transformer : l'implantation de la ligne TGV ne représente pas un risque important pour ce type de paysage. Elle peut au contraire être l'occasion de requalifier un certain nombre d'espaces résiduels.

### **Le parti d'aménagement**

Affecter une destination durable aux espaces résiduels déterminés par les différentes infrastructures.

### **Solutions générales**

Modérer les abords des voies ferrées et les territoires insérés entre les infrastructures pour ne pas perturber les vues sur les lointains depuis l'autoroute et pour donner un aspect géré aux espaces contigus à celle-ci. Planter des formes végétales diverses pour améliorer encore l'insertion de la ligne TGV.



*Un paysage traversé par plusieurs infrastructures de transport qui comporte de nombreux espaces résiduels.*

## 21 bis LA TERRASSE DES RIPPES

De la zone d'activités des Marches à la cotière de Bellegarde (les Marches).

### Caractéristique de la ligne

Déblai de grande profondeur.

### Éléments dominants du paysage

Paysage agricole moderne quasiment dépourvu de végétation arborée spontanée et de bâti (la ferme de Bellegarde fait exception), la morphologie en est l'élément dominant : pratiquement plate, la terrasse des Rippes, qui domine la plaine de l'Isère, est un paysage uniforme de grande échelle ouvrant des vues sur l'ensemble du territoire environnant. La frange est du vieux village des Marches a vue sur cet espace.

### Point particulier

Le rebord de la terrasse constitue un élément de lecture du paysage fondamental pour les découvertes depuis la plaine de l'Isère, donc depuis l'autoroute A43 dans le sens sud-nord.

### Valeur du paysage ; enjeu et risque

La terrasse en elle-même représente une valeur paysagère modeste dans le contexte savoyard. Ses caractéristiques s'accordent assez bien avec celles de la ligne TGV et avec l'image qui lui est associée. En revanche, son rebord s'avère un véritable enjeu, à sauvegarder du fait de sa fonction dans la lecture du paysage. Le tracé en déblai risque de mettre en évidence des lignes obliques - celles des arêtes de l'attaque de la cotière - non conformes avec celle, horizontale, de la terrasse.

### Le parti d'aménagement

Modeler la sortie de la tranchée de la ligne TGV pour lui donner, en particulier pour les vues depuis l'autoroute et depuis les Marches, une morphologie cohérente avec celles des talwegs et autres variations du rebord de la terrasse.

### Solutions générales

Adoucir systématiquement les rebords du déblai.

### Traitement du point particulier

Créer une dissymétrie entre les deux flancs de la tranchée de déblai.

Estomper les arêtes d'extrémité que forment les talus du déblai et la cotière.

Prolonger le modelé de la terrasse par un remblai en pied de cotière pour assurer une continuité morphologique ayant un aspect le plus naturel possible entre la terrasse et la plaine.

Etablir une gouttière dans le remblai pour masquer le train depuis les Marches.



La cotière de la terrasse demande un traitement morphologique qui s'appuie sur les références locales.

## 22 bis LA PLAINE DE L'ISÈRE, RIVE DROITE

Depuis la cotière des Marches jusqu'à l'autoroute A41 (les Marches et Francin)

### Caractéristique de la ligne

Remblai de 7 à 8 mètres dans la plaine, jusque 10/12 mètres en sortie de cotière et à l'approche de l'autoroute A41.

### Éléments dominants du paysage

La régularité de la topographie, l'affectation exclusive à la culture du maïs, donnent à ce paysage une grande échelle. L'image d'exploitation agricole intensive qu'il représente, conjuguée à l'absence de bâti, lui confère un aspect moderne, dynamique. S'agissant de peupleraies pour l'essentiel, c'est-à-dire de cultures, le boisement qui l'occupe en partie ne change rien à cet aspect.



Laisser les abords dégagés pour découvrir un panorama intéressant.

### Valeur du paysage ; enjeu et risque

La valeur modeste d'un tel paysage tient à la fois à son uniformité et à son image moderne, deux caractéristiques qui ne craignent pas réellement de l'implantation de la ligne TGV. L'enjeu s'avère ici un enjeu de découverte des vues lointaines du fait de la situation en remblai et de l'absence de riveains proches.

### Le parti d'aménagement

Maintenir l'espace de proximité de la ligne TGV dégagé de sorte que les voyageurs puissent découvrir les montagnes qui délimitent la Combe de Savoie.

### Solutions générales

Excepté le modèle en pied de cotière (faux déblai ample) évoqué dans l'entité précédente, rester sur la géométrie technique du remblai.



...

## **23 bis LES BOISEMENTS DES RIVES DE L'ISÈRE**

*Depuis l'ouest de l'autoroute A41 jusqu'à la voie ferrée classique existante (Francin et Sainte-Hélène-sur-Isère).*

### ***Caractéristique de la ligne***

Remblai d'une dizaine de mètres.

### ***Éléments dominants du paysage***

D'une part, une forte présence des boisements spontanés des bords de la rivière et l'absence de bâti donnent un caractère naturel.

D'autre part, l'autoroute, le poste électrique à très haute tension et ses lignes, l'agriculture intensive en périphérie confèrent au site un caractère industriel.

Pourtant, le fait de ne pas constater de gain d'espace par les boisements laisse l'impression in fine qu'ils cèdent la place et que la tendance d'évolution de ce paysage conduit à un aménagement de l'ensemble de la zone.

### ***Point particulier***

Au contact entre deux entités paysagères bien distinctes, les franchissements de l'autoroute A41 et de l'Isère constituent un point particulier de ce tronçon.

### ***Valeur du paysage ; enjeu et risque***

La valeur de ce paysage tient à la présence de boisements naturels qui laissent penser ce que pouvait être le paysage de la plaine de l'Isère autrefois. Cela ne s'avère cependant pas un enjeu majeur puisque ces boisements ne constituent plus aujourd'hui qu'un pointillé le long de la rivière et que l'arrivée de la ligne TGV ne modifiera pas de manière significative ce mode d'implantation des boisements rivulaires.

### ***Le parti d'aménagement***

Respecter au mieux les modes d'occupation actuels du sol.

### ***Solutions générales***

Ne pas agrandir les emprises de la ligne, rester sur la géométrie technique des remblais.

Reconstituer des boisements rivulaires jusqu'au pied du remblai, là où ils auront été détruits.

### ***Traitement du point particulier***

Face à la fréquentation de l'autoroute A41 et au type d'espace traversé (le lit de la rivière), traiter avec des ouvrages d'image identique, les franchissements de l'autoroute et de l'Isère.

## 24 bis LA PLAINE DE L'ISÈRE, RIVE GAUCHE

Depuis la voie ferrée classique jusqu'à la tête du tunnel sous Belledonne (Laissaud).

### Caractéristique de la ligne

Remblai de faible hauteur (3 à 5 mètres).

### Éléments dominants du paysage

Planéité parfaite du fond de vallée; absence totale d'habitat dans la plaine, disséminé et rare sur le coteau dominant; végétation arborée limitée aux plantations de peupliers. Ces éléments composent un paysage uniforme, fragmenté en pied de coteau par les nombreuses peupleraies.



Maintenir et renouveler les écrans végétaux

### Valeur du paysage ; enjeu et risque

Ce type de paysage, sans valeur particulière, a la capacité de s'accommoder de l'implantation d'une ligne TGV qui représente pour lui un risque très limité.

### Le parti d'aménagement

Maintenir la fragmentation de l'espace.

### Solutions générales

Conserver les peupleraies existantes et les renouveler en des emplacements adaptés pour maintenir des écrans.

Associer, par un modelé et un traitement architectural, le post-rails de la RD923 à la tête du tunnel.





Variante nord  
Saint-Rémy  
de Maurienne  
Trafic mixte  
TGV et fret

**25 ENJEU D'INSERTION.** La ligne architecturale de l'ouvrage et son profil en long, le plus proche possible de l'horizontale, conditionnent la qualité de l'insertion dans le paysage

**25 PRESERVATION DE LA MORPHOLOGIE.** Il y a intérêt, sur le plan paysager, à respecter les verrous qui rythment la vallée

25

Aérodrome F

Autoroute A 43

Variante rive gauche

Variante rive droite de l'Arc

26

Variante tunnel long sous le Glendon

— Variantes  
 — Variante  
 — Ligne Fret  
 - - - - - Secteurs en tunnel  
 — Variantes abandonnées  
 Source: carte LG.N. 1/25.000ème

**26 PROTECTION DU CADRE DE VIE.** Les passages à proximité de groupements d'habitations appellent des solutions qui présentent un intérêt paysager.

**26 ENJEU D'INSERTION PAYSAGERE.** Enjeu difficile à satisfaire. Réponse architecturale nécessaire mais sans doute insuffisante.

## 25 LES PLAINES DU VERNAY ET DU CANADA

Depuis la tête du tunnel sous Belledonne jusqu'au verrou des Cartières (communes de Saint-Rémy-de-Maurienne, Chavannes-en-Maurienne et Saint-Etienne-de-Cuines).

### Caractéristique de la ligne

Variante nord : remblai de 3 à 4 mètres de hauteur généralement, d'une dizaine de mètres à l'approche des viaducs et du verrou des Cartières ; débranchement vers la voie classique.

Variante sud : remblai court à l'air libre avec saut-de-mouton pour la liaison avec la voie ferrée classique.

### Éléments dominants du paysage

Morphologie marquée par une alternance d'élargissements et de rétrécissements de la vallée qui font percevoir le paysage d'une manière très différente.

L'organisation du paysage est assez lisible -habitat surélevé, boisements sur les versants, fond dégagé support des infrastructures de transport, Arc souligné par une frise végétale- bien que des entorses à cette organisation traditionnelle se fassent jour (habitat dans le fond notamment).

Le village ancien de Chavannes-en-Maurienne domine la plaine.

### Points particuliers

Les verrous du Châtelard et des Cartières s'avèrent des points forts et singuliers dans la plaine.

Dans la variante nord, la juxtaposition en sortie de tunnel d'une série d'obstacles (autoroute, plans d'eau, Arc, voie ferrée classique...) constitue une configuration complexe.

### Valeur du paysage ; enjeu et risque

Les vues ouvertes dans la plaine et les verrous sont les deux éléments qui ordonnent la perception du paysage

mauriennais. Menacés par tout nouvel équipement ou aménagement de zone, ils deviennent des enjeux de plus en plus forts.

Le remblai étant de faible hauteur généralement, l'implantation de la ligne TGV représente un niveau de risque pas trop important pour les vues ouvertes, plus élevé pour les verrous qui s'avèrent des contraintes extrêmes pour la géométrie du tracé.

### Le parti d'aménagement

Pour la variante nord, maintenir les vues ouvertes le long de la ligne TGV et estomper le terrassement du verrou du Châtelard.

Pour la variante sud, fondre le remblai dans le pied de versant.

### Solutions générales

Variante nord : dans les plaines du Vernay et du Canada, conserver la géométrie technique du remblai. Reboiser les abords de la ligne au niveau du Châtelard.

Variante sud : modeler les abords de la ligne pour amortir l'émergence du saut-de-mouton.

### Traitement des points particuliers

Avant l'autoroute et le TGV, il n'y avait en Maurienne pratiquement aucun passage supérieur qui venait intercepter les vues depuis l'axe de communication principal, la RN6. Dans cette vallée étroite, les viaducs de la ligne TGV vont donc devenir, au même titre que les verrous naturels, des éléments déterminants pour la lecture du paysage puisqu'ils chevaucheront d'un seul coup route, autoroute et Arc. De ce fait, leur architecture devrait s'appuyer sur des lignes très épurées et sur la recherche d'une part de la légèreté, et d'autre part de la transparence maximale pour les points de vues les plus importants. Cette recherche de transparence aboutirait, en particulier, à ne pas établir le contact ouvrage d'art / ouvrage en terre immédiatement sur le bord de la route, de l'autoroute, de l'Arc, mais d'observer un recul important par rapport à ces derniers.

Pour les verrous, ce n'est pas tant leurs formes exactes qui sont importantes mais indissociablement, leurs fonctions dans la lecture des paysages et leurs aspects naturels. Cela signifie que leurs morphologies peuvent être modifiées pourvu que leurs fonctions et leurs aspects naturels soient immédiatement et durablement restitués. Donner l'impression qu'ils ont été respectés. Face à ces contraintes, les passages souterrains apparaissent préférables lorsqu'ils sont possibles.



## 26 LE CÔNE DU GLANDON ET LA PLAINE DES CHAMPAGNES

Depuis le verrou des Cartières jusqu'à l'éperon de la Madeleine (rocher du Châtelard) sur les communes de Saint-Etienne-de-Cuines, de Sainte-Marie-de-Cuines et de Pontamafrey-Montpascal.

### Caractéristique de la ligne

Alternance de remblai, déblai et ouvrages divers.

### Éléments dominants du paysage

Deux éléments dominent dans la composition paysagère de cette unité, la morphologie du sol, entièrement déterminée par les apports du Glandon, et l'habitat, dans sa localisation ancienne et son développement récent. L'organisation paysagère ancienne était intégralement infléchiée aux torrents (Arc et Glandon) et à leurs divagations; cette préoccupation a quasiment disparu aujourd'hui.

### Points particuliers

Les franchissements de l'Arc et du verrou de la Madeleine constituent des points particuliers dans cette entité. Dans la variante rive gauche, un ouvrage longitudinal et de grande dimension s'imposera dans le paysage avec une telle rigueur et dans une telle configuration qu'à part une réponse architecturale, aucune mesure ne saurait prétendre en améliorer sensiblement l'insertion.

Dans la variante rive droite de Sainte-Marie-de-Cuines, l'ondulation du tracé, les viaducs bas et assez transversaux à la vallée appartenant chacun à une entité et le tunnel sous le rocher du Châtelard, permettent une insertion de la ligne TGV dans de bonnes conditions.

Le passage très près des habitations à Sainte-Marie-de-Cuines et aux Champagnes appellent une attention redoublée.

### Valeur du paysage ; enjeu et risque

Le dynamisme du développement de l'habitat a perturbé l'organisation traditionnelle du paysage, ce qui en faisait sa plus grande valeur. L'enjeu réside aujourd'hui dans le respect du cadre de vie de riverains nombreux; et le risque est élevé, dans un site d'aussi forte contrainte, d'altérer ce cadre de vie.

Le choix fait d'une tranchée couverte dans la traversée des lotissements résidentiels de Saint-Etienne-de-Cuines est une disposition essentielle pour sauvegarder le paysage de proximité des riverains.

Au sud de Sainte-Marie-de-Cuines, la variante rive gauche s'apparente plutôt à un enjeu de valorisation, le viaduc devenant l'élément dominant du paysage. La variante rive droite, elle, présente un intérêt du point de vue des enjeux de préservation :

- respect du cadre de vie des riverains à Sainte-Marie-de-Cuines et aux Champagnes en particulier,
- respect du verrou de la Madeleine (rocher du Châtelard) grâce à un tracé qui semble se faulxer dans le paysage.

### Le parti d'aménagement

Ne pas souligner la ligne TGV dans la traversée du cône du Glandon où elle contrarie les lignes de force du paysage, dépendantes de la morphologie.

Rétablir la continuité paysagère au droit de la tranchée couverte.

Masquer la ligne TGV pour les riverains au niveau de Sainte-Marie-de-Cuines et des Champagnes.

### Traitement des points particuliers

Dans la variante rive gauche, affirmer l'ouvrage comme un élément exceptionnel puisqu'il nie la morphologie du site support; il convient alors que l'ouvrage soit une exception technologique à laquelle correspond une exception architecturale.

Dans la variante rive droite, les viaducs seront traités comme évoqué précédemment: ligne épurée, recherche de légèreté et de transparence. Ils participeront à exprimer l'image de la ligne TGV lors de son passage en Maurienne.

Le défilement au droit des groupements d'habitations motive l'engagement de recompositions ambiteuses des paysages de proximité.



Préserver le cadre de vie des riverains.



... et respecter les verrous, éléments fondamentaux du paysage.

} Variantes  
 — Ligne Prêt  
 — Ligne Prêt  
 [Hatched] Secteurs en tunnel  
 - - - Variantes abandonnées  
 Source: carte I.G.N. 1/25.000ème

LAISON TRANSALPINE  
 MONTMELIAN - ST JEAN DE MAURIENNE  
 0 250 m 500 m 1000 m



**27 ENJEU DE REQUALIFICATION.** La ligne TGV peut être l'axe d'une recomposition paysagère des espaces traversés

## **27 LE BASSIN INDUSTRIEL DE SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE**

*Depuis la tête du tunnel sous le Rocheray jusqu'à la tête du tunnel de base sur les communes de Saint-Jean-de-Maurienne, Villargondran et Saint-Julien-Montdenis.*

### **Caractéristique de la ligne**

Déblai de 7/8 mètres; remblai de 4/5 mètres puis de 7/8 mètres.

### **Éléments dominants du paysage**

Le bâti s'avère l'élément sinon exclusif, du moins très largement dominant de cet espace. L'ensemble de cette entité est construite d'un paysage bâti, à connotation industrielle fortement marquée, et même purement ferroviaire dans sa section centrale.

### **Valeur du paysage ; enjeu et risque**

Le type de paysage traversé n'est pas considéré communément comme porteur de valeur. Ce bâti industriel ne comporte pas d'élément exceptionnel, soit patrimonial, soit contemporain. L'enjeu est donc de s'appuyer sur le passage de la ligne TGV pour requalifier le tissu industriel traversé.

### **Le parti d'aménagement**

Donner une image construite, sans espaces non affectés.

### **Solutions générales**

Rénovation des fronts bâtis.

Recomposition des espaces interstitiels.

Participation des différents éléments de l'ouvrage ferroviaire à la nouvelle image du site.



*Un paysage industriel comportant de nombreux espaces résiduels à requalifier*

