

# Liaison ferroviaire transalpine

## LYON - TURIN



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

**DOSSIER D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE**



Mission TGV  
LYON - MONTMELIAN - TURIN

AVRIL 1998

## SOMMAIRE

- **Généralités** .....
- **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 Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne

**DOSSIER D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

GENERALITES

**SNCF**

MISSION TGV  
LYON - MONTMELIAN - TURIN

AVRIL 1998

## Organisation du dossier

La présente note expose l'organisation générale du dossier d'évaluation environnementale.

L'étude environnementale contribue à l'analyse multicritère permettant la recherche de variantes de tracés à l'intérieur du fuseau d'études d'avant-projet sommaire du secteur Belledonne-Maurienne. Elle propose également la comparaison, entre elles, des différentes variantes retenues avant d'analyser plus finement les impacts des solutions proposées et d'esquisser les mesures d'accompagnement appropriées.

Le dossier d'évaluation environnementale aborde en premier lieu la méthodologie, c'est à dire la façon dont sont menées les études d'environnement.

Il présente ensuite un état initial complet de l'environnement, effectué au 1/10 000<sup>e</sup> et rendu au 1/25 000<sup>e</sup> pour une meilleure lisibilité. Les thèmes abordés sont les données physiques, biologiques, et socio-économiques. Cette analyse fine de l'état initial a été menée afin de mieux cerner les différents enjeux environnementaux et de synthétiser les sensibilités relatives au projet. Présenté sous forme résumée dans les dossiers de consultation d'avril 1997, il est ici restitué dans son intégralité dans les dossiers destinés aux ministères et administrations concernées des services centraux et régionaux.

Le volet évaluation et comparaison des variantes est traité dans les dossiers de consultation d'avril 1997.

Cette comparaison multicritère a permis de dégager deux solutions dont les impacts sur l'environnement et les mesures qu'il convient de prendre pour atténuer ces impacts sont abordés dans le dernier volet de l'étude.

En annexe au dossier d'évaluation environnementale sont présentés :

- l'analyse archéologique du secteur d'étude, réalisée par le Service Régional de l'Archéologie, conformément à la nouvelle circulaire sur les études archéologiques préliminaires aux travaux nécessitant une Instruction Mixte à l'Echelon Central (IMEC),
- le Schéma Directeur Paysager, restitué dans son intégralité entre Lyon (Satolas) et St-Jean-de-Maurienne (tête du tunnel de base) et dont l'objectif est de déterminer des niveaux d'enjeux paysagers sur l'ensemble de la ligne et de prescrire le mode opératoire capable de prendre en compte ces enjeux.

## Méthodologie générale

L'exiguïté de la vallée de la Maurienne explique que les études d'environnement puissent s'appliquer simultanément au projet de ligne à grande vitesse voyageurs et au projet de ligne fret puisque ceux-ci s'implantent dans la même unité géographique et présentent des interactions évidentes liées à leur proximité.

Les études d'environnement se sont déroulées suivant la chronologie fixée par les circulaires ministérielles :

- La première étape a concerné **l'établissement de l'état initial**. Il est essentiel car il a servi **d'état référence** pour les phases d'études suivantes.

L'importance des investigations et leurs thèmes ont été fixés en rapport avec la nature des projets et en tenant compte des sensibilités potentielles repérées dans l'aire d'étude. Dans ce domaine nous avons l'avantage de disposer des études déjà réalisées pour l'autoroute A 43. Une partie des données a pu ainsi être exploitée, vérifiée et mise à jour ; une autre a servi de fil conducteur pour de nouvelles recherches, notamment pour les milieux biologiques ; mais la particularité des projets ferroviaires a aussi nécessité des études plus spécifiques, notamment pour les milieux physiques (hydrologie, hydrogéologie, géologie, géotechnique...).

L'arrivée de l'autoroute étant récente, il a par ailleurs fallu tenir compte de manière prospective des incidences actuelles et futures de ce projet, en particulier dans le domaine socio-économique.

Cette première phase a permis d'établir trois séries de cartes des sensibilités et/ou des contraintes :

- **la carte des risques naturels et des principales contraintes physiques,**
- **la carte des sensibilités habitats, faune, flore,**
- **la carte des sensibilités socio-économiques.**

Ces cartes sont des documents synthétiques établis sur la base d'études thématiques très poussées. Par exemple les recherches bibliographiques, les enquêtes auprès des services et des associations, et les études sur le terrain pour la faune et la flore ont fait d'abord l'objet d'un traitement informatique comprenant :

- la constitution d'un fichier de référence des espèces répertoriées dans la zone d'études et de la réglementation les concernant (protections, listes rouges...),
- la constitution d'un fichier réunissant l'ensemble des relevés effectués dans la zone d'études,
- un traitement statistique permettant de quantifier la richesse faunistique et floristique des milieux naturels concernés, l'évaluation patrimoniale faisant quant à elle référence à des "descripteurs" réglementaires.

Sur cette base ont alors été établies :

- une carte des grandes unités écologiques,
- une carte des sensibilités phyto-écologiques (précédée d'une carte de la végétation),
- une carte des sensibilités faunistiques (accompagnée des cartes de localisation et de sensibilité des milieux aquatiques)...

- **La définition et la comparaison des variantes de tracés** ont été précédées d'une recherche parallèle de parcours par les projeteurs techniciens ferroviaires d'une part, et par l'équipe chargée des études d'environnement d'autre part. La confrontation des résultats a donné lieu à un débat (analyse environnementale des projets techniques, analyse de faisabilité des propositions environnementales) puis aux choix des variantes répondant le mieux aux enjeux techniques et environnementaux.

Ces variantes ont ensuite été comparées sur la base d'une grille d'analyse par secteur et par thème et d'un repérage cartographique des contraintes et impacts de chacune.

Après cette comparaison sectorielle qui a permis de bien identifier et de localiser les impacts de chaque variante, c'est une comparaison en terme de parcours global qui a été effectuée permettant ainsi de mieux pondérer les impacts les uns par rapport aux autres.

- **L'analyse environnementale des solutions retenues** complète cette démarche sous la forme de tableaux et de cartes permettant de localiser plus précisément les impacts, de mieux définir la nature de chacun, sa réductibilité et/ou l'objectif que s'est assigné le maître d'ouvrage pour le supprimer, le réduire ou le compenser, ainsi que les mesures qu'il compte mettre en œuvre pour atteindre cet objectif (la précision de celles-ci dépendant bien sûr de l'état d'avancement technique du projet).

## **Auteurs**

Les études environnementales ont été menées sous le contrôle de la Mission TGV Lyon-Montmélian-Turin et des services spécialisés de la SNCF par une équipe constituée des intervenants suivants :

Jean-Yves BOUQUOT : Coordinateur des études ; chargé d'études pour le volet socio-économique (urbanisme, agriculture, industries, qualité de vie, patrimoine, paysage), rédacteur des synthèses d'analyse comparative des variantes et d'analyse environnementale des solutions retenues. Concepteur de la cartographie accompagnant ces deux chapitres.

François DUFOUR : Chargé d'études pour le volet "données physiques" de l'état initial (climat, relief, contexte géologique et géomorphologique, eaux souterraines, eaux de surface, risques naturels...). Textes et cartographies.

Philippe VALLET : Chargé d'études pour la faune (état initial, comparaison des variantes, analyse des solutions retenues). Textes et cartographies.

Philippe GILLOT : Chargé d'études pour la flore (état initial, comparaison des variantes, analyse des solutions retenues). Textes et cartographies.

Daniel VIBERT : Chargé d'études pour le contexte architectural. Textes et illustrations.



# Liaison ferroviaire transalpine

## LYON - TURIN



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

**DOSSIER D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

**SNCF**

Mission TGV  
LYON - MONTMELIAN - TURIN

AVRIL 1998

Ce premier volet du dossier d'évaluation environnementale est synthétisé dans le chapitre 3 du dossier de consultation d'avril 1997, secteur Belledonne – Maurienne.

L'état initial de l'environnement, dans sa version intégrale, est annexé au présent dossier d'Avant-Projet sommaire, lorsque celui-ci est destiné aux ministères et administrations concernées.