

Liaison ferroviaire transalpine

LYON - TURIN



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

DOSSIER D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

EVALUATION ET COMPARAISON DES VARIANTES

SNCF

Mission TGV
LYON - MONTMÉLIAN - TURIN

AVRIL 1998

L'évaluation et la comparaison des variantes ont été traitées dans le dossier de consultation Montmélian – Saint-Jean-de-Maurienne auquel il convient de se reporter et plus précisément dans le chapitre 5 intitulé « Analyse comparative des variantes de tracés retenues pour la ligne nouvelle voyageurs ».

Pour chaque grand thème abordé (données physiques, biologiques et socio-économiques) la comparaison des variantes est présentée sous forme de tableaux accompagnés de conclusions intermédiaires.

Trois secteurs sont individualisés :

- le secteur nord entre la sortie du tunnel de Belledonne et la commune de La Chambre,
- le secteur centre La Chambre et la sortie du tunnel du Rocheray ,
- le secteur de Saint-Jean-de-Maurienne se prolongeant jusqu'à la tête du tunnel de base franco-italien.

Liaison ferroviaire transalpine

LYON - TURIN



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

DOSSIER D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

ANALYSE DE LA SOLUTION PROPOSEE



Mission ICF
LYON - MONMELIAN - TURIN

AVRIL 1998

SOMMAIRE

1	PRESENTATION ET DESCRIPTION DES SOLUTIONS PROPOSEES	page 2
2	IMPACTS ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DES SOLUTIONS PROPOSEES	page 8
	Impacts et mesures d'accompagnement concernant le contexte physique	page 9
	Impacts et mesures d'accompagnement concernant le contexte biologique	page 20
	Impacts et mesures d'accompagnement concernant le contexte socio-économique	page 38
	Impacts et mesures d'accompagnement concernant le contexte patrimonial et paysager	page 55

Après l'analyse comparative des variantes de tracés, le projet proposé comporte encore une variante localisée entre Sainte-Marie-de-Cuines et l'entrée du défilé de Pontamafrey.

Le projet a donc logiquement été soumis, pour la solution rive gauche comme pour la solution rive droite, à une approche plus précise des impacts et des risques potentiels directs et indirects liés à sa mise en œuvre et à son exploitation. Ceux-ci ont été évalués par comparaison de l'état prévisible des milieux, après mise en place du projet, avec l'état initial de référence établi au début des études d'environnement.

Cette analyse a aussi permis de proposer pour chaque impact un niveau de réductibilité (total, partiel, nul), un objectif (suppression, réduction, compensation) et les mesures qui permettront de l'atteindre.

La précision des mesures dépendant évidemment du niveau de mise au point technique du projet, celles-ci ne peuvent être formulées, à ce stade, que sous la forme de principes.

L'ensemble de cette analyse est présenté sous forme de tableaux et de cartographie placés en vis-à-vis.



1 PRESENTATION ET DESCRIPTION DES SOLUTIONS PROPOSEES



DESCRIPTION DES SOLUTIONS PROPOSEES (DU NORD VERS LE SUD)

Les études d'Avant-Projet Sommaire (APS) présentées dans le dossier amènent à proposer, pour le secteur Nord du projet, la variante Sud Saint-Rémy-de-Maurienne. Dans le secteur Sud, en revanche, les variantes rive gauche et rive droite de l'Arc sont conservées. L'association des variantes Sud Saint-Rémy-de-Maurienne - rive gauche et Sud Saint-Rémy-de-Maurienne - rive droite de l'Arc sont donc respectivement désignées, dans la suite du texte, **solution rive gauche** et **solution rive droite**.

SOLUTION RIVE GAUCHE

La Ligne Nouvelle Voyageurs sort du tunnel sous Belledonne au Sud de Saint-Rémy-de-Maurienne, se poursuit en rive gauche parallèlement à l'autoroute A 43 après un court passage en tunnel à travers l'éperon des Cartières qui surplombe le méandre de l'Arc. Le raccordement à la ligne actuelle Chambéry-Modane nécessite la traversée de l'Arc au droit du secteur des Attignours sur la commune de La Chambre.

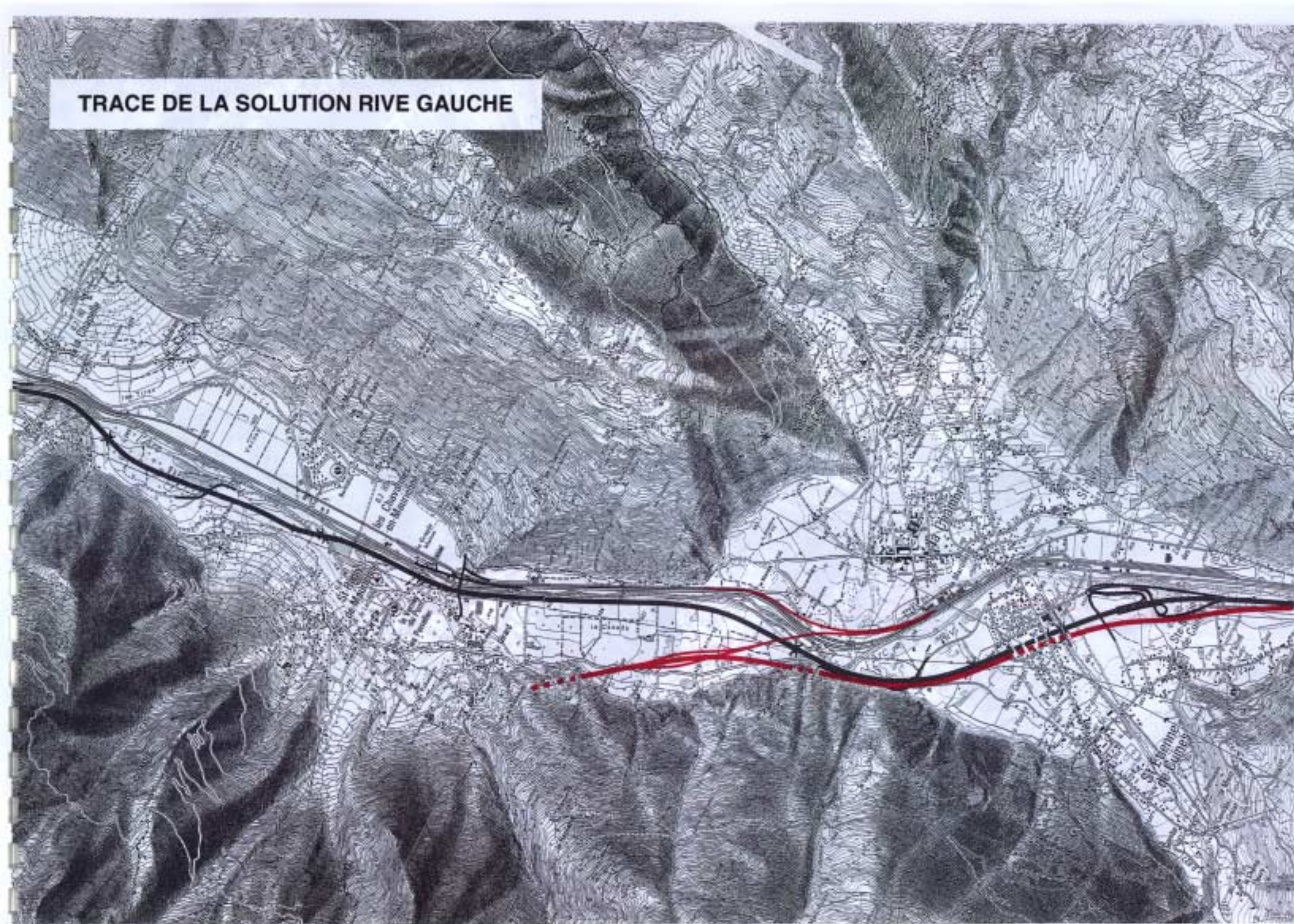
La Ligne présente ensuite un parcours parallèle à l'A 43 sur la commune de Saint-Etienne-de-Cuines où elle traverse le village en tranchée couverte. Elle contourne ensuite l'échangeur de Sainte-Marie-de-Cuines, se poursuit le long de l'autoroute avant de l'enjamber au niveau du hameau du Chaney pour prendre appui en rive droite au pied de l'éperon de La Madeleine, traverse l'Arc de nouveau au pied du cône du Fay et rejoint la tête du tunnel sous Le Rocheray au niveau de la Fenêtre de l'Ile. Le tunnel sous Le Rocheray débouche au sud du complexe sportif de Saint-Jean-de-Maurienne pour rejoindre le couloir ferroviaire existant, enjamber l'Arc et atteindre la tête du tunnel franco-italien entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse/Bussoleno.

SOLUTION RIVE DROITE

Comme pour la variante précédente, la Ligne Nouvelle Voyageurs sort du tunnel sous Belledonne au Sud de Saint-Rémy-de-Maurienne, se poursuit en rive gauche parallèlement à l'autoroute A 43, après un court passage en tunnel à travers l'éperon des Cartières qui surplombe le méandre de l'Arc. Le raccordement à la ligne actuelle Chambéry-Modane nécessite la traversée de l'Arc au droit du secteur des Attignours sur la commune de La Chambre.

La Ligne présente ensuite un parcours parallèle à l'A 43 sur la commune de Saint-Etienne-de-Cuines où elle traverse le village en tranchée couverte. Elle contourne ensuite l'échangeur de Sainte-Marie-de-Cuines, enjambe l'autoroute et l'Arc, et se poursuit en rive droite pour s'engager en tunnel dans le massif de La Madeleine au sud de Saint-Avre. Elle débouche alors au nord-ouest du défilé de Pontamafrey, traverse la vallée derrière l'usine hydro-électrique et s'engage sous le massif du Rocheray, au niveau de la Fenêtre de l'Ile. Le tunnel sous Le Rocheray débouche au sud du complexe sportif de Saint-Jean-de-Maurienne, pour rejoindre le couloir ferroviaire existant, enjamber l'Arc et atteindre la tête du tunnel franco-italien entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse/Bussoleno.

TRACE DE LA SOLUTION RIVE GAUCHE





TRACE DE LA SOLUTION RIVE DROITE

