

SOLUTION RIVE GAUCHE

REPERAGE DES SITES CONCERNES PAR THEME	IMPACTS	REDUCTIBILITE / OBJECTIF	MESURES
<p>URBANISME</p>	<p>U 1 Passage entre une zone d'extension future de l'habitat au nord du bourg de Sainte-Marie-de-Cuines et l'échangeur de l'autoroute A 43 et ses équipements.</p> <p>U 2 Traversée d'une zone désignée comme "un espace naturel ouvert avec vues dégagées à préserver" dans le schéma directeur d'organisation des espaces économiques de Maurienne (études CERREP-TERSUD).</p> <p>U 3 Passage à proximité de la zone d'habitat agglomérée des hameaux des Champagnes et du Chaney (Sainte-Marie-de-Cuines).</p> <p>U 4 Interférence avec conduite d'adduction d'eau.</p> <p>U 5 Interférence avec une zone de réseaux dans le secteur du verrou de La Madeleine.</p>	<p>Caler et aménager le projet de manière à ce qu'il ne constitue pas une gêne pour le développement du village et des équipements liés à l'échangeur.</p> <p>Caler le projet de manière à limiter l'emprise sur l'espace ouvert à préserver entre l'échangeur et le village de Sainte-Marie-de-Cuines.</p> <p>Caler et aménager le projet de manière à limiter les impacts sur le foncier (dépréciation du bâti) et sur la qualité de vie (gênes visuelles et phoniques) des habitants.</p> <p>Conserver la conduite.</p> <p>Conserver les réseaux.</p>	<p>Implantation du tracé TGV le long de la bretelle d'échangeur. Concertation avec la commune dans le cadre de l'information réglementaire du public et de la mise en compatibilité du POS avec le projet.</p> <p>Implantation du tracé TGV le long de l'autoroute permettant de préserver la cohérence des espaces ouverts séparant le village des équipements linéaires. Concertation avec le Maître d'ouvrage du schéma directeur d'organisation des espaces économiques de Maurienne.</p> <p>Impacts pris en compte dans le cadre des mesures définies pour réduire le bruit et assurer l'insertion paysagère du projet.</p> <p>Rétablissement en concertation avec le gestionnaire du réseau.</p> <p>Rétablissement en concertation avec les gestionnaires des réseaux concernés.</p>
<p>AGRICULTURE</p>	<p>AG 1 Traversée et prélèvement de terrain sur le pôle d'activités agricoles de Ste-Marie-de-Cuines qui a fait l'objet d'une pré-étude d'aménagement foncier déclenchée par l'application de l'Article L 123-124 du Code Rural (ex Article 10) pour l'autoroute A 43.</p> <p>AG 2 Création de zones agricoles résiduelles entre la ligne TGV et l'autoroute, difficiles à mettre en valeur (espaces limités et accès coupés).</p>	<p>Limiter l'emprise du projet sur les exploitations. Compenser les effets directs et indirects.</p> <p>Examiner avec les exploitants la vocation future potentielle de ces espaces.</p>	<p>Indemnisation. Réaménagement foncier (application Article L 123-124 du Code Rural).</p> <p>Concertation avec la commission communale d'aménagement foncier.</p>
<p>QUALITE DE VIE</p>	<p>Exposition au bruit TGV + fret supérieur aux seuils fixés pour les périodes diurne et/ou nocturne :</p> <p>QV 1 - pour les maisons les plus proches du hameau des Champagnes,</p> <p>QV 2 - pour 2 maisons du hameau du Chaney.</p>	<p>Appliquer la réglementation.</p> <p>Appliquer la réglementation.</p>	<p>Protection collective de cette zone d'habitat regroupé (protection à la source par merlon, écran, etc...).</p> <p>Protection individuelle des maisons isolées ou mesures indemnitaires.</p>

SOLUTION RIVE DROITE

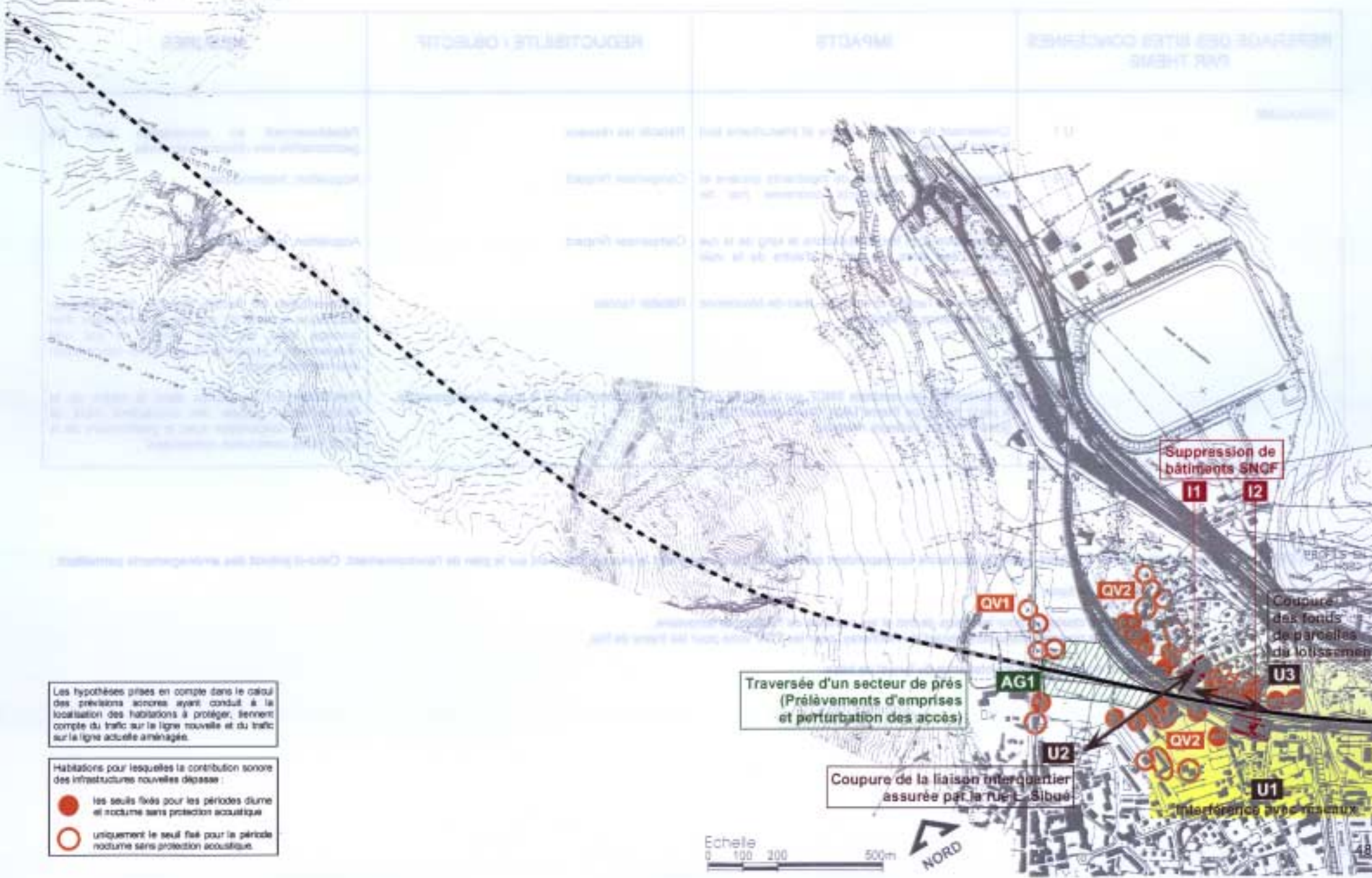
REPERAGE DES SITES CONCERNES PAR THEME	IMPACTS	REDUCTIBILITE / OBJECTIF	MESURES
URBANISME	<p>U 1 Passage entre une zone d'extension future de l'habitat au nord du bourg de Ste-Marie-de-Cuines et l'échangeur de l'autoroute A 43 et ses équipements.</p> <p>U 2 Traversée d'une zone désignée comme "un espace naturel ouvert avec vues dégagées à préserver" dans le schéma directeur d'organisation des espaces économiques de Maurienne (étude CERREP-TERSUD).</p> <p>U 3 Interférence localisée avec conduite d'adduction d'eau.</p> <p>U 4 Interférence avec une zone de réseaux au sud du verrou de La Madeleine.</p>	<p>Caler et aménager le projet de manière à ce qu'il ne constitue par une gêne pour le développement du village et des équipements liés à l'échangeur.</p> <p>Caler au mieux le projet de manière à limiter l'emprise sur l'espace ouvert à préserver entre l'échangeur et le village de Sainte-Marie-de-Cuines.</p> <p>Conserver la conduite.</p> <p>Conserver les réseaux.</p>	<p>Inscription du tracé TGV au plus près de l'échangeur en respectant les contraintes géométriques. Concertation avec la commune dans le cadre de l'information réglementaire du public et de la mise en compatibilité du POS avec le projet.</p> <p>Implantation du tracé au plus près de l'autoroute qui permet de préserver un espace ouvert suffisant entre le bâti communal et les équipements linéaires. Le passage en rive droite permet de limiter les prélèvements.</p> <p>Rétablissement en concertation avec le gestionnaire du réseau.</p> <p>Rétablissement en concertation avec les gestionnaires des réseaux.</p>
AGRICULTURE	<p>AG 1 Traversée et prélèvement de terrain sur le pôle d'activités agricoles de Ste-Marie-de-Cuines qui a fait l'objet d'une pré-étude d'aménagement foncier déclenchée par l'application de l'Article L 123-123 du Code Rural (ex Article 10) pour l'autoroute A 43.</p> <p>AG 2 Création de zones résiduelles, entre la ligne TGV et l'autoroute, difficiles à mettre en valeur (espaces limités et accès modifiés).</p>	<p>Limiter l'emprise du projet sur les exploitations. Compenser les effets directs et indirects.</p> <p>Examiner avec les exploitants la vocation future potentielle de ces espaces.</p>	<p>Indemnisation. Réaménagement foncier (application de l'Article L 123-124 du Code Rural). Le passage en rive droite permet de limiter l'emprise sur les exploitations agricoles.</p> <p>Concertation avec la commission communale d'aménagement foncier.</p>
ACTIVITES INDUSTRIELLES	<p>I 1 Traversée en surplomb de la zone d'activités sur la commune de Pontamafrey.</p>	<p>Limiter les emprises sur cette zone réservée au POS de Pontamafrey mais peu fonctionnelle (usine hydroélectrique désaffectée).</p>	<p>Optimisation de l'implantation des piles du viaduc en tenant compte des contraintes hydrauliques.</p>
QUALITE DE VIE	<p>Exposition au bruit TGV + fret supérieur aux seuils fixés pour les périodes diurne et/ou nocturne :</p> <p>QV 1 - L'élévation du profil en long de la ligne TGV au-dessus de l'A 43 entraîne une gêne phonique pour 2 maisons avancées au sud-est de Sainte-Marie-de-Cuines.</p> <p>QV 2 - Malgré le passage du TGV en rive droite, les maisons situées à l'est du hameau des Champagnes restent soumises au bruit des infrastructures.</p> <p>QV3 - Exposition de 2 maisons du Chaney au bruit généré par le projet (TGV + fret).</p>	<p>Appliquer la réglementation.</p> <p>Appliquer la réglementation.</p> <p>Appliquer la réglementation.</p>	<p>Protection individuelle des maisons soumises au bruit ou mesures indemnitaires.</p> <p>Protection collective pour la zone d'habitat regroupé (protection à la source : merlon, écran..).</p> <p>Protection individuelle des maisons soumises au bruit ou mesures indemnitaires.</p>

SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS

REPERAGE DES SITES CONCERNES PAR THEME	IMPACTS	REDUCTIBILITE / OBJECTIF	MESURES
<p>URBANISME</p> <p>U 1</p> <p>U 2</p> <p>U 3</p>	<p>Croisement de réseaux urbains et interurbains tout le long du projet.</p> <p>Coupure de la liaison interquartier assurée par la rue L.Sibué.</p> <p>Enlèvement de petits bâtiments en extrémité de parcelle, le long de la rue de l'Arc et au niveau du lotissement, rue Héroult. Prélèvement limité de terrain sur les parcelles voisines.</p>	<p>Rétablir les réseaux.</p> <p>Rétablir la liaison interquartier.</p> <p>Compenser l'impact.</p>	<p>Rétablissement en concertation avec les gestionnaires des réseaux.</p> <p>Rétablissement des ouvrages sous les voies ferrées actuelles légèrement plus au nord.</p> <p>Indemnisation pour les prélèvements de terrains et la destruction des locaux.</p>
<p>AGRICULTURE</p> <p>AG 1</p>	<p>Traversée d'un secteur de prés entre la rue de la Libération et la rue L.Sibué (prélèvement de terrain agricole et perturbation des accès).</p>	<p>Compenser et réduire l'impact.</p>	<p>Indemnisation et rétablissement des accès pour les parcelles contiguës au projet.</p>
<p>ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES</p> <p>I 1</p> <p>I 2</p>	<p>Destruction de bâtiments appartenant à la SNCF côté est.</p> <p>Destruction de bâtiments appartenant à la SNCF côtés est et ouest des voies ferrées et au nord de l'Arvan.</p>	<p>A prendre en compte dans le cadre du projet de restructuration des installations SNCF sur Saint-Jean-de-Maurienne.</p> <p>A prendre en compte dans le cadre du projet de restructuration des installations SNCF sur Saint-Jean-de-Maurienne.</p>	<p>Rétablissement et réorganisation à définir en fonction des besoins liés au fonctionnement futur de la nouvelle gare de Saint-Jean-de-Maurienne.</p> <p>Rétablissement et réorganisation à définir en fonction des besoins liés au fonctionnement futur de la nouvelle gare de Saint-Jean-de-Maurienne. Aménagement de parkings côté ouest, entre le quai TGV et la rue de la Bastille.</p>
<p>QUALITE DE VIE</p> <p>QV 1</p> <p>QV 2</p>	<p>Exposition au bruit TGV + fret supérieure aux seuils fixés pour les périodes diurne et/ou nocturne :</p> <p>- des maisons encadrant la RD 906 à proximité du terrain de sports situé au pied du massif du Rocheray,</p> <p>- des secteurs d'habitat situés au nord de l'Arvan et de part et d'autre des voies ferrées.</p>	<p>Appliquer la réglementation.</p> <p>Appliquer la réglementation.</p>	<p>Mise en place de protections acoustiques :</p> <p>- isolation acoustique des habitations par protection collective (écran) ou individuelle (isolation de façade),</p> <p>- protection collective au moyen d'écrans anti-bruit et protection particulière de quelques habitations de la rue L.Sibué et de la rue de la Bastille.</p>

SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS

SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS



Les hypothèses prises en compte dans le calcul des prévisions acoustiques ayant conduit à la localisation des habitations à protéger, tiennent compte du trafic sur la ligne nouvelle et du trafic sur la ligne actuelle aménagée.

- Habitations pour lesquelles la contribution sonore des infrastructures nouvelles dépasse :
- les seuils fixés pour les périodes diurne et nocturne sans protection acoustique
 - uniquement le seuil fixé pour la période nocturne sans protection acoustique.

Traversée d'un secteur de prés (Prélèvements d'emprises et perturbation des accès)

Coupure de la liaison interquartier assurée par la rue L. Sibuet

Suppression de bâtiments SNGF

Coupure des fonds de parcelles de lotissement

Interférence avec réseaux



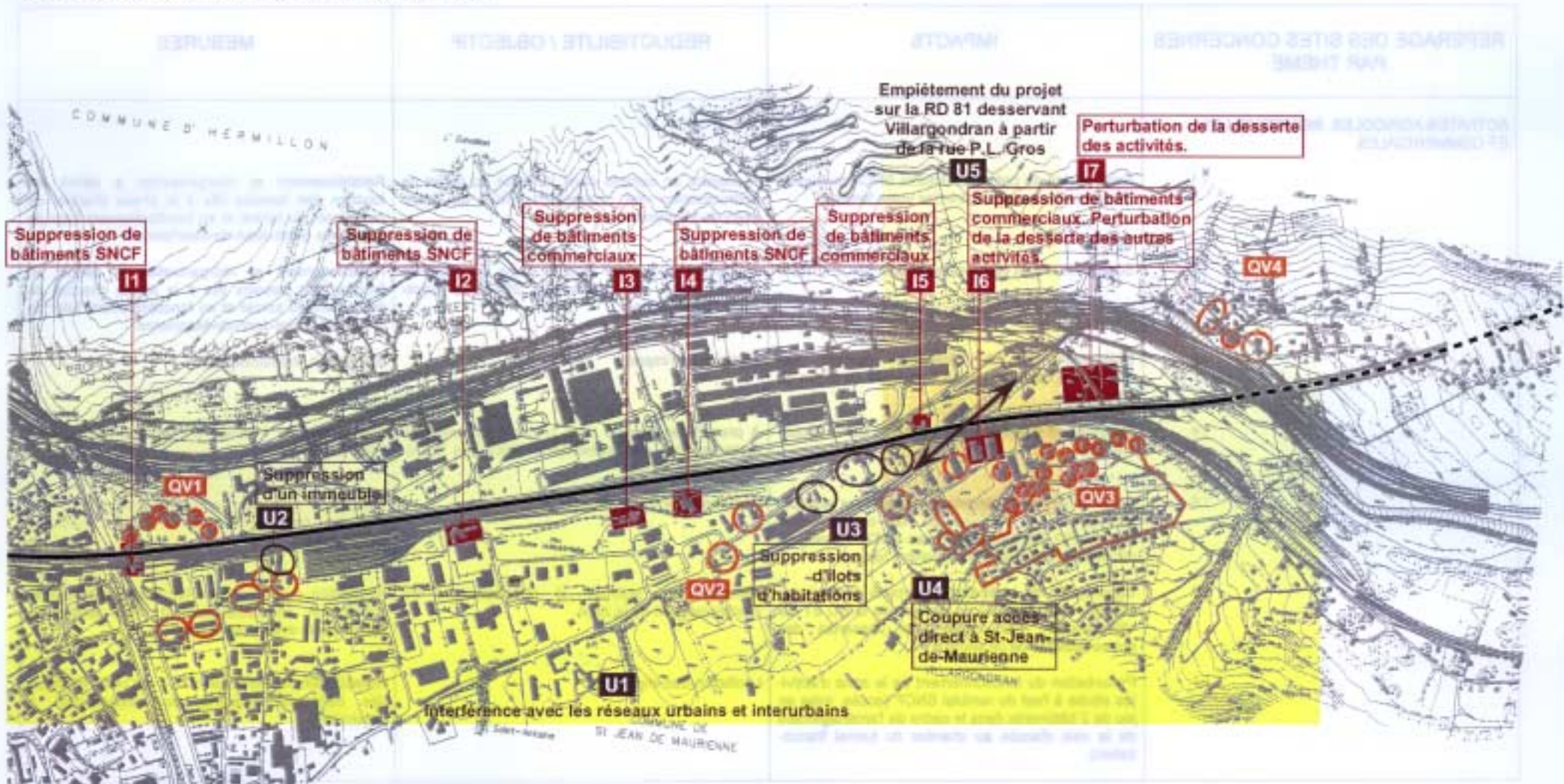
SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS

REPERAGE DES SITES CONCERNES PAR THEME	IMPACTS	REDUCTIBILITE / OBJECTIF	MESURES	
URBANISME	U 1	Croisement de réseaux urbains et interurbains tout le long du projet.	Rétablir les réseaux.	Rétablissement en concertation avec les gestionnaires des réseaux concernés.
	U 2	Disparition d'un immeuble de logements anciens et de ses petits bâtiments connexes rue de Chaudannes.	Compenser l'impact.	Acquisition, indemnisation.
	U 3	Suppression d'un îlot d'habitations le long de la rue Pierre Léon Gros, de part et d'autre de la voie communale n° 1.	Compenser l'impact.	Acquisition, indemnisation.
	U 4	Coupure de l'accès direct à St-Jean-de-Maurienne en provenance de Modane.	Rétablir l'accès.	Reconstitution de l'accès direct à Saint-Jean-de-Maurienne à partir du sud par l'intermédiaire d'un ouvrage sous les voies ferrées et par une réorganisation locale de la voirie, en concertation avec le gestionnaire.
	U 5	Empiètement des remblais SNCF sur la RD 81 qui, à partir de la rue Pierre Léon Gros, dessert Villargondran et les secteurs riverains.	Rétablir la continuité de la route départementale.	Rétablissement de l'accès dans le cadre de la réorganisation globale des circulations dans ce secteur, en concertation avec le gestionnaire de la voirie et les communes concernées.

NOTA BENE Les impacts repérés sur Saint-Jean-de-Maurienne correspondent au scénario d'aménagement le plus contraignant sur le plan de l'environnement. Celui-ci prévoit des aménagements permettant :

- l'accès au tunnel de base :
 - depuis la ligne classique pour les trains de fret et les navettes de l'autoroute ferroviaire,
 - depuis la ligne nouvelle voyageurs venant du Rocheray, pour les TGV voire pour les trains de fret,
- l'établissement du chantier de maintenance du tunnel de base.

SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS



Les hypothèses prises en compte dans le calcul des prévisions sonores ayant conduit à la localisation des habitations à protéger, prennent compte du trafic sur la ligne nouvelle et du trafic sur la ligne actuelle aménagée.

Habitations pour lesquelles la contribution sonore des infrastructures nouvelles dépasse :

- les seuls fois pour les périodes diurne et nocturne sans protection acoustique.
- uniquement le seul fois pour la période nocturne sans protection acoustique.



SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS (suite)

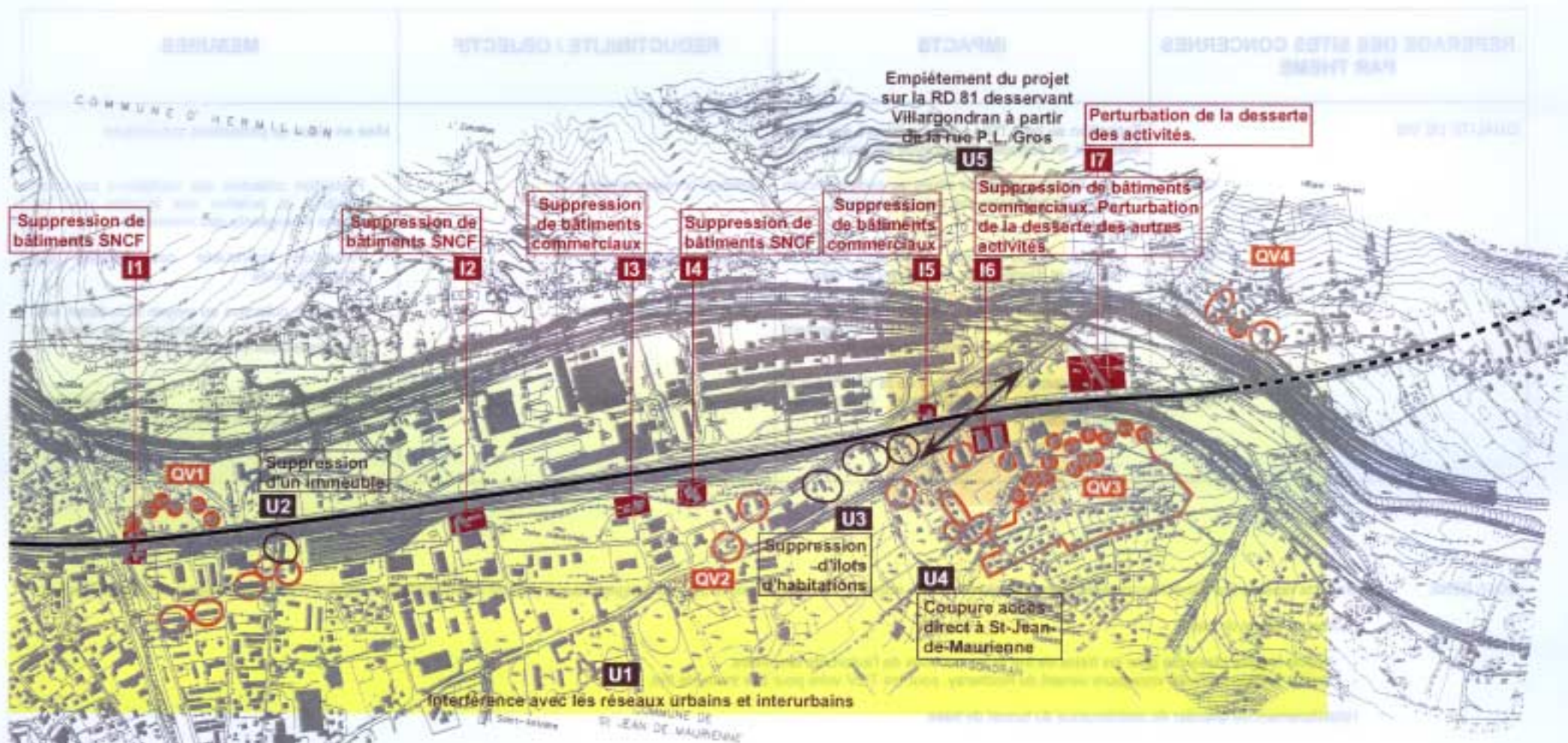
REPERAGE DES SITES CONCERNES PAR THEME	IMPACTS	REDUCTIBILITE / OBJECTIF	MESURES
ACTIVITES AGRICOLES, INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES			
I 1	Suppression de petites structures SNCF au sud de l'Arvan et de part et d'autre des voies ferrées.	A prendre en compte dans le cadre du projet de restructuration des installations SNCF de Saint-Jean-de-Maurienne.	Rétablissement et réorganisation à définir en fonction des besoins liés à la phase chantier de percement du tunnel et au fonctionnement futur de la gare de Saint-Jean-de-Maurienne.
I 2	Suppression d'un bâtiment technique SNCF (PRS).	A prendre en compte dans le cadre du projet de restructuration des installations SNCF de Saint-Jean-de-Maurienne.	Rétablissement et réorganisation à définir en fonction des besoins liés à la phase chantier de percement du tunnel et au fonctionnement futur de la gare de Saint-Jean-de-Maurienne.
I 3	Enlèvement de 2 bâtiments jouxtant des entreprises commerciales à l'extrémité de la rue du Plan Pinet.	Compenser l'impact.	Acquisition, indemnisation.
I 4	Suppression d'un bâtiment technique SNCF (sous-station).	A prendre en compte dans le cadre du projet de restructuration des installations SNCF de Saint-Jean-de-Maurienne.	Rétablissement à définir en fonction des besoins liés à l'exploitation.
I 5	Suppression de 2 bâtiments jouxtant des activités commerciales à l'intérieur de l'îlot compris entre RN 6 et RD 906 à l'est des voies SNCF. Passage à proximité immédiate d'un important hangar.	Compenser et limiter l'impact.	Réalisation d'un mur de soutènement pour limiter l'emprise des remblais de la voie ; mesures indemnitaires.
I 6	Suppression de bâtiments importants abritant des activités commerciales en bordure de la RD 81 sur Villargondran. Perturbation des dessertes des autres activités de ce secteur.	Maintien des activités et rétablissement du fonctionnement de la zone.	Acquisition, indemnisation. Recherche de terrain de substitution et rétablissement des accès en concertation avec la commune.
I 7	Perturbation du fonctionnement de la zone d'activités située à l'est du remblai SNCF (accès, mise en jeu de 2 bâtiments dans le cadre de l'aménagement de la voie d'accès au chantier du tunnel franco-italien).	Limitation des impacts.	Rétablissement des accès (OA 4 et OA 5). Maintien des bâtiments existants ou reconstitution à proximité.

NOTA BENE Les impacts repérés sur Saint-Jean-de-Maurienne correspondent au scénario d'aménagement le plus contraignant sur le plan de l'environnement. Celui-ci prévoit des aménagements permettant :

- l'accès au tunnel de base :
 - depuis la ligne classique pour les trains de fret et les navettes de l'autoroute ferroviaire,
 - depuis la ligne nouvelle voyageurs venant du Rocheray, pour les TGV voire pour des trains de fret,
- l'établissement du chantier de maintenance du tunnel de base.

SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS

SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS (suite)



Les hypothèses prises en compte dans le calcul des prévisions sonores ayant conduit à la localisation des habitations à protéger, tenant compte du trafic sur la ligne nouvelle et du trafic sur la ligne actuelle aménagée.

Habitations pour lesquelles la contribution sonore des infrastructures nouvelles dépasse :

- les seuls fixés pour les périodes diurne et nocturne sans protection acoustique
- uniquement le seul fixé pour la période nocturne sans protection acoustique.



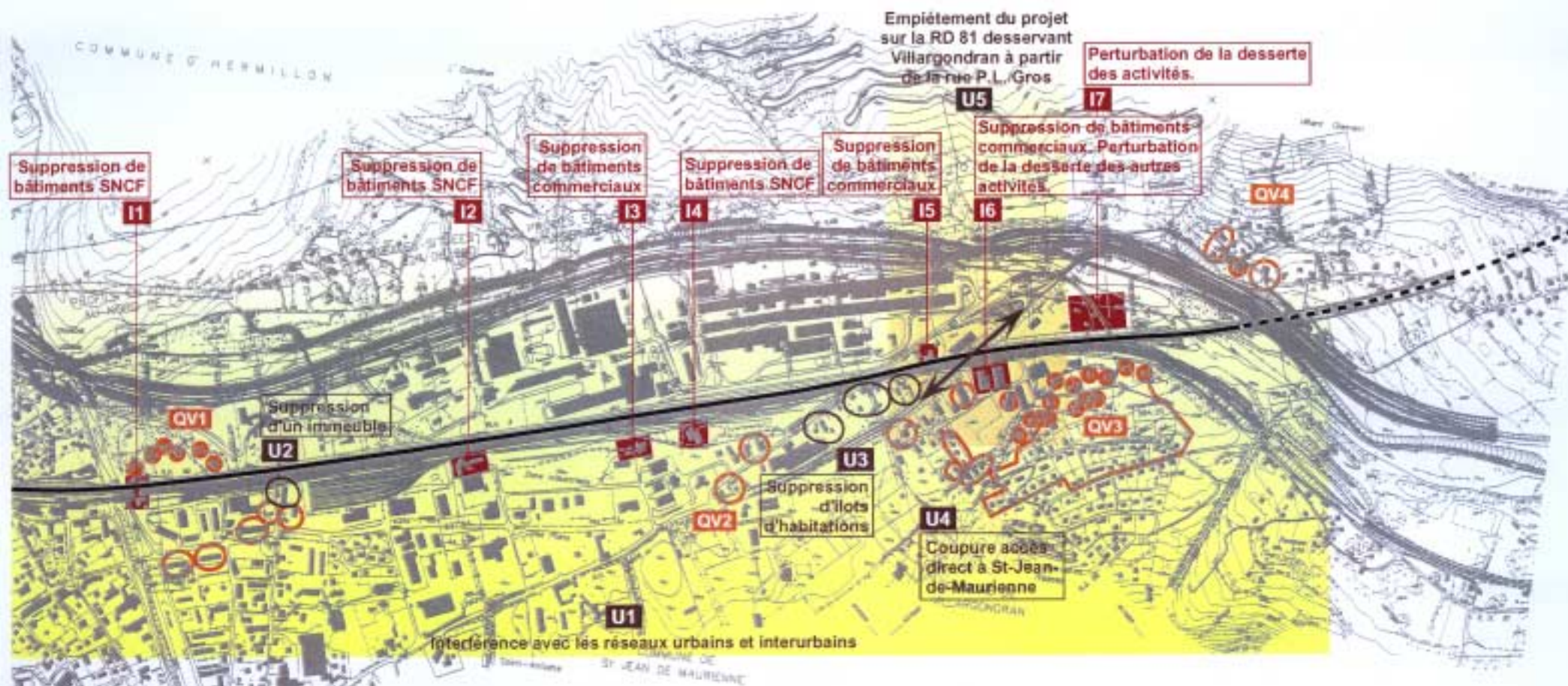
SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS (suite)

REPERAGE DES SITES CONCERNES PAR THEME	IMPACTS	REDUCTIBILITE / OBJECTIF	MESURES
<p>QUALITE DE VIE</p> <p>QV 1</p> <p>QV 2</p> <p>QV 3</p> <p>QV 4</p>	<p>Exposition au bruit TGV + fret supérieure aux seuils fixés pour les périodes diurne et/ou nocturne :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des secteurs d'habitat situés au sud de l'Arvan et de part et d'autre des voies ferroviaires, - d'un groupe de maisons et bâtiments implantés de part et d'autre de la rue Pierre-Léon Gros, - d'un important groupe d'habitations et d'activités au niveau du lieu-dit Machard et du lotissement des Nouvelles Resses sur Villargondran, - des maisons situées le long de la RD 79 sur le hameau de Villard-Clément (Saint-Julien-Montdenis). 	<p>Appliquer la réglementation.</p> <p>Appliquer la réglementation.</p> <p>Appliquer la réglementation.</p> <p>Appliquer la réglementation.</p>	<p>Mise en place de protections acoustiques.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protection collective des habitations par écran anti-bruit et isolation des façades pour les étages émergents des immeubles. - Protection individuelle des façades des bâtiments isolés. - Protection collective au moyen d'un écran anti-bruit et protection individuelle de quelques maisons isolées (isolation de façades). - Protection collective des habitations concernées (écran, merlon...).

NOTA BENE Les impacts repérés sur Saint-Jean-de-Maurienne correspondent au scénario d'aménagement le plus contraignant sur le plan de l'environnement. Celui-ci prévoit des aménagements permettant :

- l'accès au tunnel de base :
 - depuis la ligne classique pour les trains de fret et les navettes de l'autoroute ferroviaire,
 - depuis la ligne nouvelle voyageurs venant du Rocheray, pour les TGV voire pour des trains de fret,
- l'établissement du chantier de maintenance du tunnel de base.

SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS



Les hypothèses prises en compte dans le calcul des prévisions sonores ayant conduit à la localisation des habitations à protéger, tiennent compte du trafic sur la ligne nouvelle et du trafic sur la ligne actuelle aménagée.

Habitations pour lesquelles la contribution sonore des infrastructures nouvelles dépasse :

- les seuls fixés pour les périodes diurne et nocturne sans protection acoustique
- uniquement le seul fixé pour la période nocturne sans protection acoustique.

