

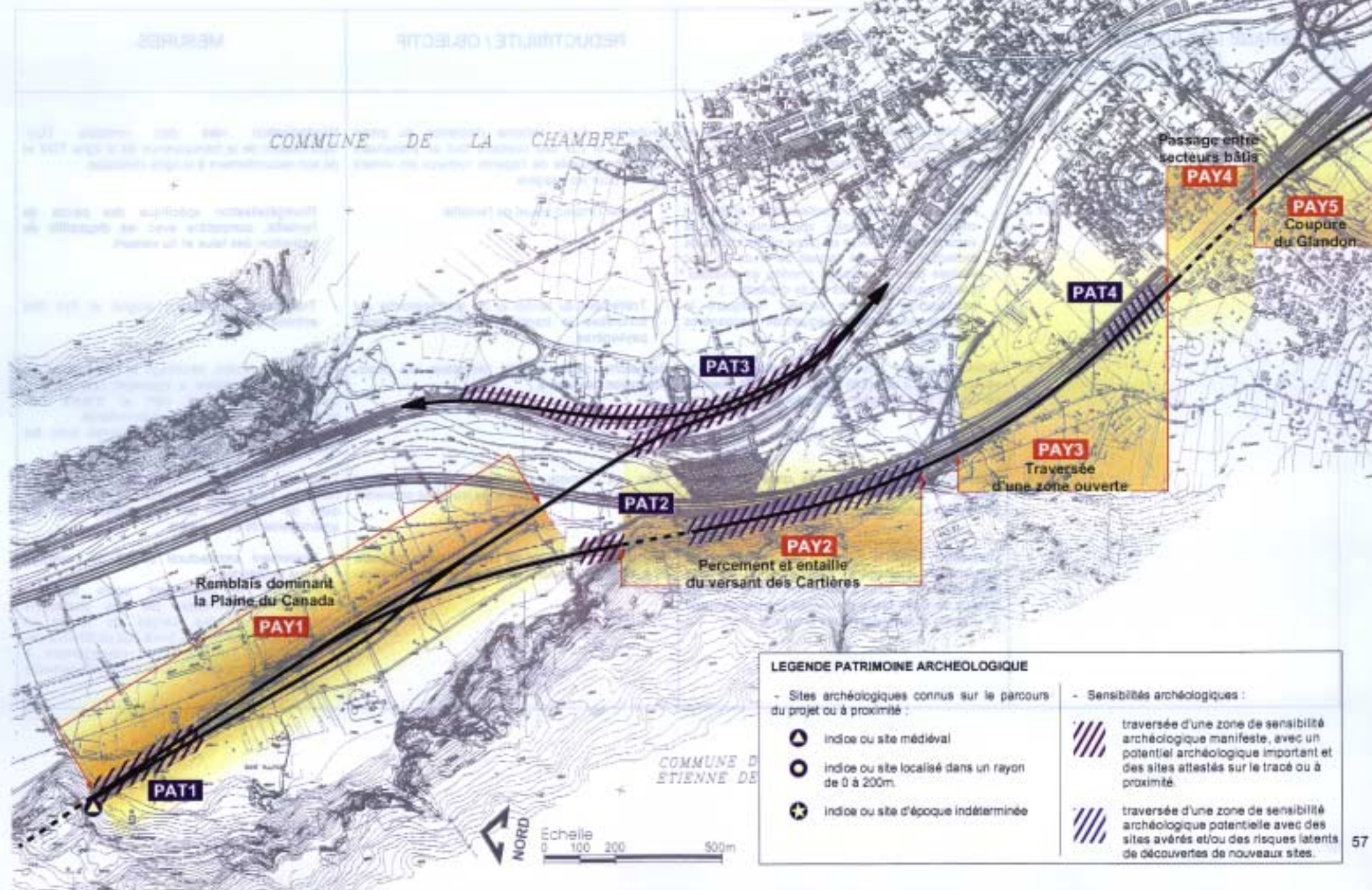
Dans les pages qui suivent le lecteur trouvera, en face de chaque carte permettant de localiser les impacts, un tableau indiquant le code de repérage des sites concernés, la nature de chaque impact, sa réductibilité et l'objectif que s'est assigné le Maître d'ouvrage pour le supprimer, le réduire ou le compenser, ainsi que les mesures qu'il compte mettre en œuvre pour atteindre cet objectif.

**IMPACTS ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT
CONCERNANT LE CONTEXTE PAYSAGER**

SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS

REPERAGE DES SITES CONCERNES PAR THEME	IMPACTS	REDUCTIBILITE / OBJECTIF	MESURES
PATRIMOINE	<p>PAT 1 Présence d'un site médiéval au débouché du tunnel sous Belledonne. Traversée d'une zone de sensibilité archéologique manifeste.</p> <p>PAT 2 Courte section en zone de sensibilité archéologique manifeste en aval de l'éperon rocheux des Cartières et traversée d'une zone de sensibilité potentielle en amont, le long du versant.</p> <p>PAT 3 Traversée d'une zone de sensibilité archéologique manifeste au niveau du raccordement en rive droite avec la ligne fret.</p> <p>PAT 4 Courte traversée d'une zone de sensibilité archéologique potentielle au nord de Saint-Etienne-de-Cuines</p>	<p>Application de la loi sur les découvertes fortuites.</p> <p>Application de la loi sur les découvertes fortuites.</p> <p>Application de la loi sur les découvertes fortuites.</p> <p>Application de la loi sur les découvertes fortuites.</p>	<p>Prise en compte des recommandations des services de la DRAC. Sondages de prospection éventuels. Déclaration préalable de la date de début des travaux. Surveillance particulière du chantier.</p> <p>Prise en compte des recommandations des services de la DRAC. Sondages de prospection éventuels. Déclaration préalable de la date de début des travaux. Surveillance particulière du chantier.</p> <p>Prise en compte des recommandations des services de la DRAC. Sondages de prospection éventuels. Déclaration préalable de la date de début des travaux. Surveillance particulière du chantier.</p> <p>Prise en compte des recommandations des services de la DRAC. Sondages de prospection éventuels. Déclaration préalable de la date de début des travaux. Surveillance particulière du chantier.</p>

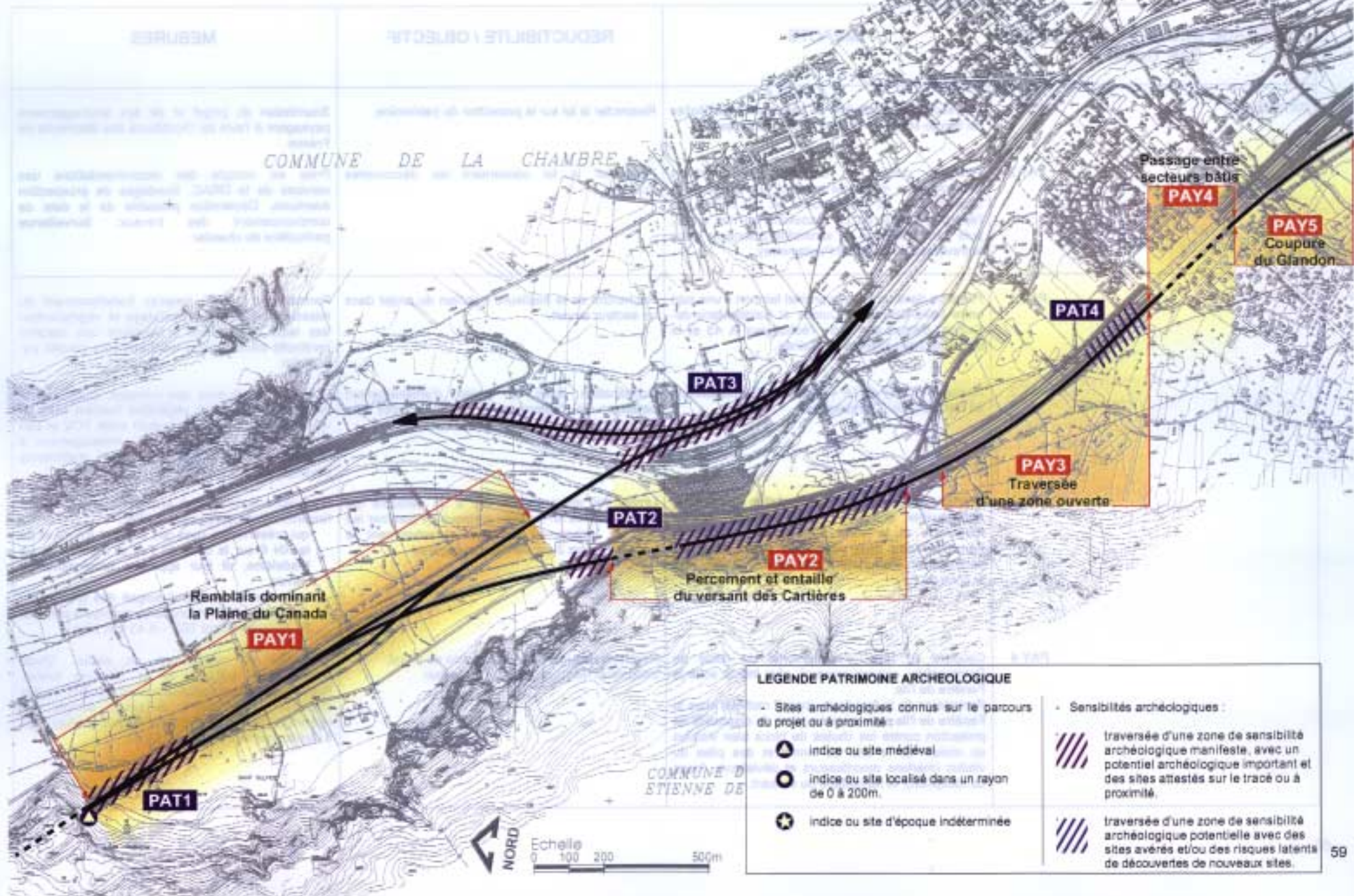
SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS



SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS (suite)

REPERAGE DES SITES CONCERNES PAR THEME	IMPACTS	REDUCTIBILITE / OBJECTIF	MESURES
PAYSAGE	<p>PAY 1 Traversée en remblais importants de la plaine du Canada. Intersection avec une plage de découverte du paysage pour les usagers des routes.</p> <p>PAY 2 - Percement de l'éperon rocheux des Cartières et création d'une entaille importante dans le versant rocheux. Mise en place de structures de protection contre les risques de chute de bloc visibles dans le paysage (merlon amortisseur, galerie pare-blocs, filets haute capacité...).</p> <p>- Interférence avec le secteur marquant le passage entre deux séquences paysagères successives.</p> <p>PAY 3 Traversée d'une zone de "respiration" entre le versant rocheux et le bâti aggloméré de St-Etienne-de-Cuines déjà "coupée" par l'autoroute A 43.</p> <p>PAY 4 Passage contigu à l'autoroute dans un couloir réservé, à travers le bâti aggloméré de Saint-Etienne-de-Cuines (verrou artificiel).</p> <p>PAY 5 Intersection avec le Glandon qui constitue une démarcation paysagère franche entre le bâti aggloméré de Saint-Etienne-de-Cuines et les prairies de Saint-Marie-de-Cuines (nouvel ouvrage en goulotte et aménagements annexes).</p>	<p>Recherche d'une certaine discrétion du projet soumis à la vue des riverains tout en préservant l'approche visuelle de l'éperon rocheux en venant du nord pour les usagers.</p> <p>- Limiter l'impact visuel de l'entaille.</p> <p>- Traitement du tunnel et de son approche qui concrétise la transition entre 2 séquences paysagères.</p> <p>Recherche d'une certaine discrétion du projet. Intégration paysagère.</p> <p>Prise en compte du projet d'aménagement paysager prévu au-dessus de la tranchée couverte.</p> <p>Tirer un parti paysager de cette situation originale où A 43 et TGV franchissent le torrent par dessous.</p>	<p>Végétalisation rase des remblais TGV. Optimisation de la transparence de la ligne TGV et de son raccordement à la ligne classique.</p> <p>- Revégétalisation spécifique des parois de l'entaille, compatible avec les dispositifs de protection des talus et du versant.</p> <p>- Traitement architectural soigné et fort des entrées de tunnel.</p> <p>Passage en déblais. Modelage et revégétalisation des talus de manière à maintenir une certaine continuité visuelle de part et d'autre des infrastructures autoroutières et ferroviaires. Mise en compatibilité de ces mesures avec les aménagements paysagers de l'autoroute.</p> <p>Traitement architectural des entrées et sorties de tranchée. Paysagement soigné des talus et de la dalle de couverture en compatibilité avec les aménagements autoroutiers</p> <p>- Traitement architectural soigné de l'ouvrage sous le Glandon.</p> <p>- Recadrer le croisement cours d'eau / équipements linéaires par des plantations accompagnant les berges du torrent et marquant nettement la limite sud de St-Etienne-de-Cuines. Traitements et paysagement à mettre en compatibilité avec les aménagements autoroutiers.</p>

SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS



COMMUNE DE LA CHAMBRE

COMMUNE D
STIENNE DE

LEGENDE PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

- Sites archéologiques connus sur le parcours du projet ou à proximité :
 - ⊙ indice ou site médiéval
 - ⊙ indice ou site localisé dans un rayon de 0 à 200m.
 - ★ indice ou site d'époque indéterminée

- Sensibilités archéologiques :
 - ▨ traversée d'une zone de sensibilité archéologique manifeste, avec un potentiel archéologique important et des sites attestés sur le tracé ou à proximité.
 - ▨ traversée d'une zone de sensibilité archéologique potentielle avec des sites avérés et/ou des risques latents de découvertes de nouveaux sites.

Ramblais dominant la Plaine du Canada

Percement et entaille du versant des Cartières

Traversée d'une zone ouverte

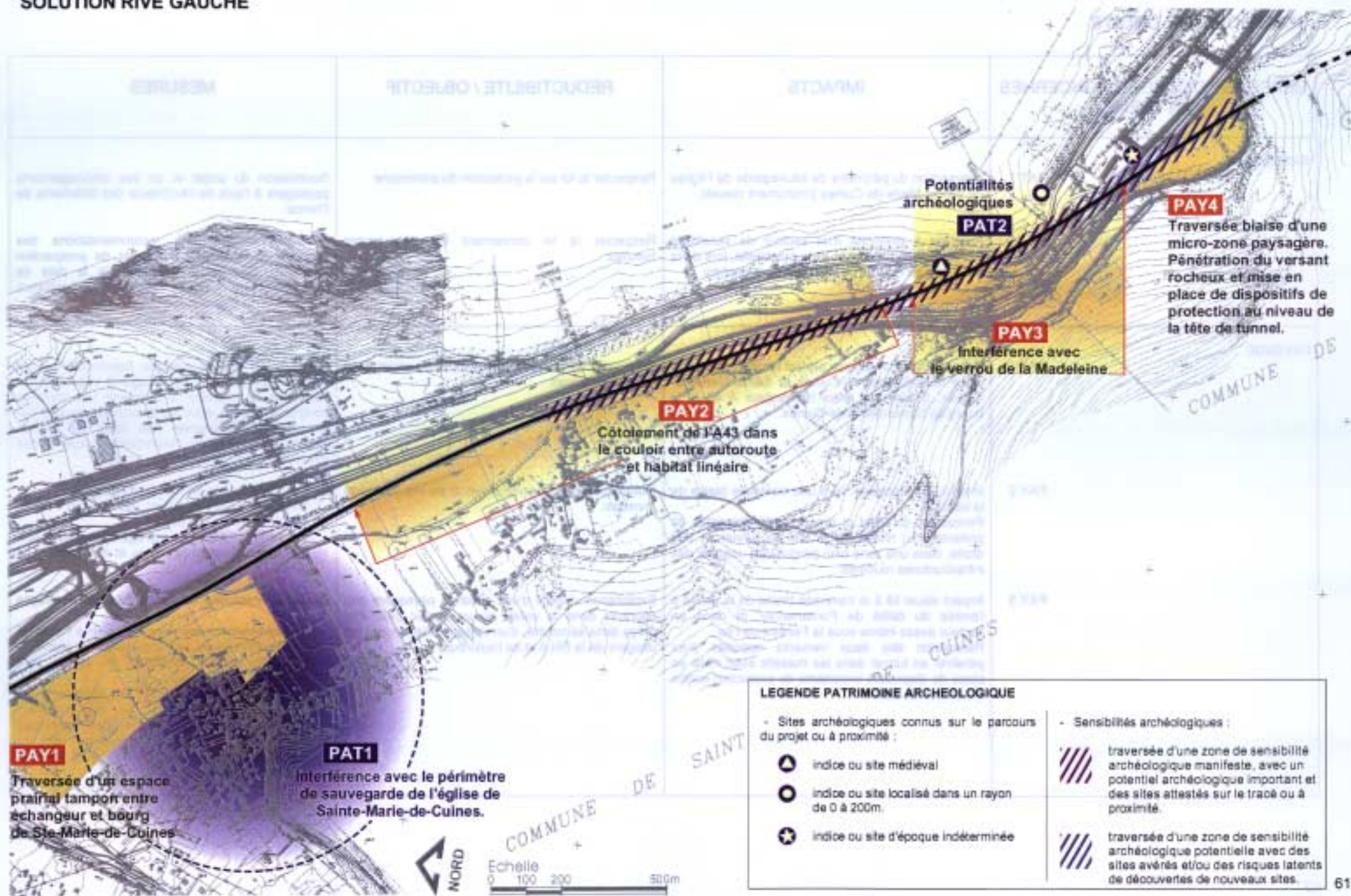
Passage entre secteurs bâtis

Coupure du Glandon

SOLUTION RIVE GAUCHE

REPERAGE DES SITES CONCERNES PAR THEME	IMPACTS	REDUCTIBILITE / OBJECTIF	MESURES
<p>PATRIMOINE</p> <p>PAT 1</p> <p>PAT 2</p>	<p>Intersection du périmètre de sauvegarde de l'église de Sainte-Marie-de-Cuines (monument classé).</p> <p>Passage dans un secteur de sensibilité archéologique manifeste au Sud du hameau des Champagnes en rive gauche et au niveau de l'éperon rocheux de La Madeleine en rive droite, puis dans une zone de sensibilité potentielle dans la traversée du défilé de Pontamafrey.</p>	<p>Respecter la loi sur la protection du patrimoine.</p> <p>Respecter la loi concernant les découvertes fortuites.</p>	<p>Soumission du projet et de ses aménagements paysagers à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France.</p> <p>Prise en compte des recommandations des services de la DRAC. Sondages de prospection éventuels. Déclaration préalable de la date de commencement des travaux. Surveillance particulière du chantier.</p>
<p>PAYSAGE</p> <p>PAY 1</p> <p>PAY 2</p> <p>PAY 3</p> <p>PAY 4</p>	<p>Passage dans un espace prairial tampon d'une part entre Saint-Etienne-de-Cuines et Sainte-Marie-de-Cuines, d'autre part entre l'échangeur A 43 et le bourg de Saint-Etienne-de-Cuines.</p> <p>Passage le long de l'A 43 au nord des habitations du hameau des Champagnes.</p> <p>Interférence avec la confrontation paysagère remarquable entre le verrou rocheux de La Madeleine et le cône du Fay qui marque la transition entre deux séquences paysagères très contrastées. Perturbation des renvois visuels vers le cône du Fay.</p> <p>Coupure du "sas" d'entrée/sortie du défilé de Pontamafrey, espace resserré, plus intime sous la Fenêtre de l'île. Percussion de la façade du massif rocheux sous la Fenêtre de l'île avec mise en place de dispositifs de protection contre les chutes de blocs bien visibles au niveau de la tête du tunnel et des piles du viaduc (merlons amortisseurs et déviateurs, fosse de réception), et reprofilage du versant.</p>	<p>Recherche de la meilleure insertion du projet dans un secteur ouvert.</p> <p>Coordination avec le projet d'aménagement paysager de l'autoroute. Prise en compte des secteurs délaissés entre A 43 et TGV.</p> <p>Limiter les effets visuels liés à un parcours qui prend la vallée en enfilade et risque de gommer les clés de lecture du paysage, et notamment la transition entre 2 séquences paysagères.</p> <p>Recherche de la meilleure insertion du projet. Intégration des dispositifs de protection.</p>	<p>Parcours en déblais jusqu'au franchissement du ruisseau des Moulins. Modelage et végétalisation des talus de manière à maintenir une certaine continuité visuelle entre les 2 secteurs coupés par le projet.</p> <p>Création, en vis-à-vis des riverains, d'un fond de perspective fortement végétalisé mettant bien en valeur le couloir prairial résiduel entre TGV et bâti linéaire le long de la RD 74. Aménagement à concevoir en compatibilité avec les traitements paysagers autoroutiers.</p> <p>Recherche technique et architecturale permettant l'insertion d'un ouvrage très aérien :</p> <ul style="list-style-type: none"> - qui préserve les vues des usagers d'A 43 et de la RN 6 sur le cône du Fay et l'éperon de La Madeleine, et leur approche progressive du verrou, - qui présente un travail soigné des piles et du dessous du tablier longuement perçu à partir de l'A 43 (croisement TGV - A 43 très biais). <p>Traversée de cette zone en viaduc. Etude architecturale soignée de la tête de tunnel. Reprofilage et revégétalisation du versant et des dispositifs de protection en tenant compte des opérations de reboisement sur le cône du Fay liées à l'aménagement paysager d'A 43.</p>

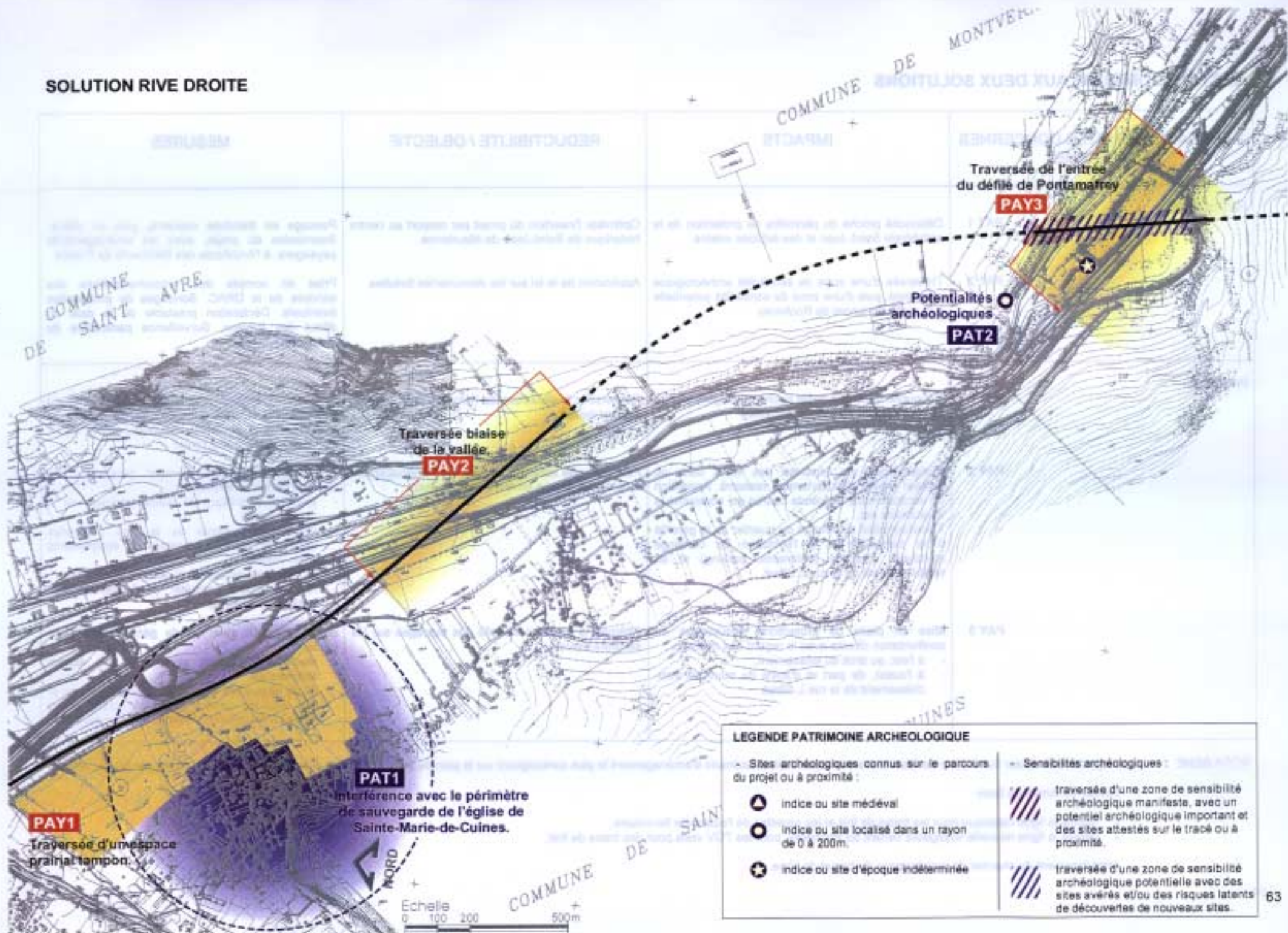
SOLUTION RIVE GAUCHE



SOLUTION RIVE DROITE

REPERAGE DES SITES CONCERNES PAR THEME	IMPACTS	REDUCTIBILITE / OBJECTIF	MESURES
PATRIMOINE	<p>PAT 1 Intersection du périmètre de sauvegarde de l'église de Sainte-Marie-de-Cuines (monument classé).</p> <p>PAT 2 Passage à proximité d'un secteur de sensibilité archéologique manifeste, puis potentielle, lors de la traversée de l'entrée du défilé de Pontamafrey.</p>	<p>Respecter la loi sur la protection du patrimoine.</p> <p>Respecter la loi concernant les découvertes fortuites.</p>	<p>Soumission du projet et de ses aménagements paysagers à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France.</p> <p>Prise en compte des recommandations des services de la DRAC. Sondages de prospection éventuels. Déclaration préalable de la date de commencement des travaux. Surveillance particulière du chantier.</p>
PAYSAGE	<p>PAY 1 Passage dans un espace prairial tampon d'une part entre Saint-Etienne-de-Cuines et Sainte-Marie-de-Cuines, d'autre part entre l'échangeur A 43 et le bourg de Sainte-Marie-de-Cuines.</p> <p>PAY 2 Impact visuel notable, lié à une traversée biaisée de la vallée. Percussion du relief et présence de dispositifs de protection au niveau de la tête de tunnel en rive droite, dans une zone bien perçue des usagers des infrastructures routières.</p> <p>PAY 3 Impact visuel lié à la traversée biaisée de la vallée à l'entrée du défilé de Pontamafrey, et dans un secteur assez intime sous la Fenêtre de l'Île. Percussion des deux versants opposés pour pénétrer en tunnel dans les massifs avec mise en place de dispositifs importants de protection contre les chutes de blocs.</p>	<p>Recherche de la meilleure insertion du projet dans un secteur ouvert.</p> <p>Intégration paysagère du projet et de ses ouvrages annexes.</p> <p>Exploitation visuelle d'une situation paysagère peu courante dans la vallée où un viaduc peut être perçu dans sa totalité, d'un versant à l'autre, par les usagers de la RN 6 et de l'autoroute.</p>	<p>Parcours en déblais jusqu'au franchissement du ruisseau des Moulins. Modelage et végétalisation des talus de manière à maintenir une certaine continuité visuelle entre les 2 secteurs coupés par le projet. Végétalisation des talus de déblais ensuite, pour limiter l'importance visuelle des structures linéaires au droit du bourg.</p> <p>Etude architecturale de l'ouvrage permettant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'optimiser la longueur du viaduc et le positionnement des piles, - de mettre en place un ouvrage adapté avec une recherche soignée des piles et du dessous du tablier. <p>Etude architecturale de l'ensemble des ouvrages où :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le raccordement des têtes de tunnel à l'ouvrage de franchissement est soigneusement étudié, - les piles et les dessous de tablier sont particulièrement traités, - les versants perturbés par les travaux et les dispositifs de protection sont soigneusement modelés et revégétalisés avec des techniques de génie écologique adaptées et en compatibilité avec les dispositifs de protection contre les chutes de blocs.

SOLUTION RIVE DROITE



SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS

REPERAGE DES SITES CONCERNES PAR THEME	IMPACTS	REDUCTIBILITE / OBJECTIF	MESURES	
PATRIMOINE	PAT 1	Débouché proche du périmètre de protection de la cathédrale Saint-Jean et des édifices voisins.	Optimiser l'insertion du projet par rapport au centre historique de Saint-Jean-de-Maurienne.	Passage en tranchée couverte, puis en déblai. Soumission du projet, avec les aménagements paysagers, à l'Architecte des Bâtiments de France.
	PAT 2	Traversée d'une zone de sensibilité archéologique manifeste, puis d'une zone de sensibilité potentielle à la sortie du tunnel de Rocheray.	Application de la loi sur les découvertes fortuites.	Prise en compte des recommandations des services de la DRAC. Sondages de prospection éventuels. Déclaration préalable de la date de début des travaux. Surveillance particulière du chantier.
PAYSAGE	PAY 1	Débouché dans une petite poche paysagère encore libre au pied du massif du Rocheray.	Rechercher la discrétion de l'infrastructure dans ce secteur ouvert.	Parcours en souterrain puis en déblai. Traitement paysager de la crête du cuvelage de manière à maintenir une continuité visuelle entre les 2 secteurs coupés par le projet.
	PAY 2	Elargissement de l'emprise des voies dans un secteur urbain déjà fortement resserré. Apparition de remblais dans la grande courbe qui contourne le lotissement est. Transformation de l'image du quartier de la gare lié à la disparition et à l'évolution de certaines structures d'accueil (bâtiments, parking) et au rétablissement de la rue L.Sibué.	Favoriser une réflexion globale sur l'aménagement du projet et de son environnement urbain.	Etude globale d'aménagement permettant de coordonner les réflexions sur : <ul style="list-style-type: none"> - le projet spécifique de réaménagement de la nouvelle gare, - l'urbanisation autour de la gare (nouvelles vocations, nouveaux besoins en équipements et en voirie), - le traitement architectural des ouvrages d'art, - l'aménagement paysager de l'ensemble des espaces concernés.
	PAY 3	Mise en place de protections acoustiques en confrontation directe avec le regard des riverains : <ul style="list-style-type: none"> - à l'est, au droit du lotissement, - à l'ouest, de part et d'autre du nouveau franchissement de la rue L.Sibué. 	Atténuer la pression visuelle des ouvrages sur les secteurs riverains.	En coordination avec l'étude générale d'aménagement : <ul style="list-style-type: none"> - étude architecturale particulière des écrans acoustiques, - étude paysagère d'insertion de ces structures et des espaces compris entre les écrans et les riverains (acquisition éventuelle d'emprise).

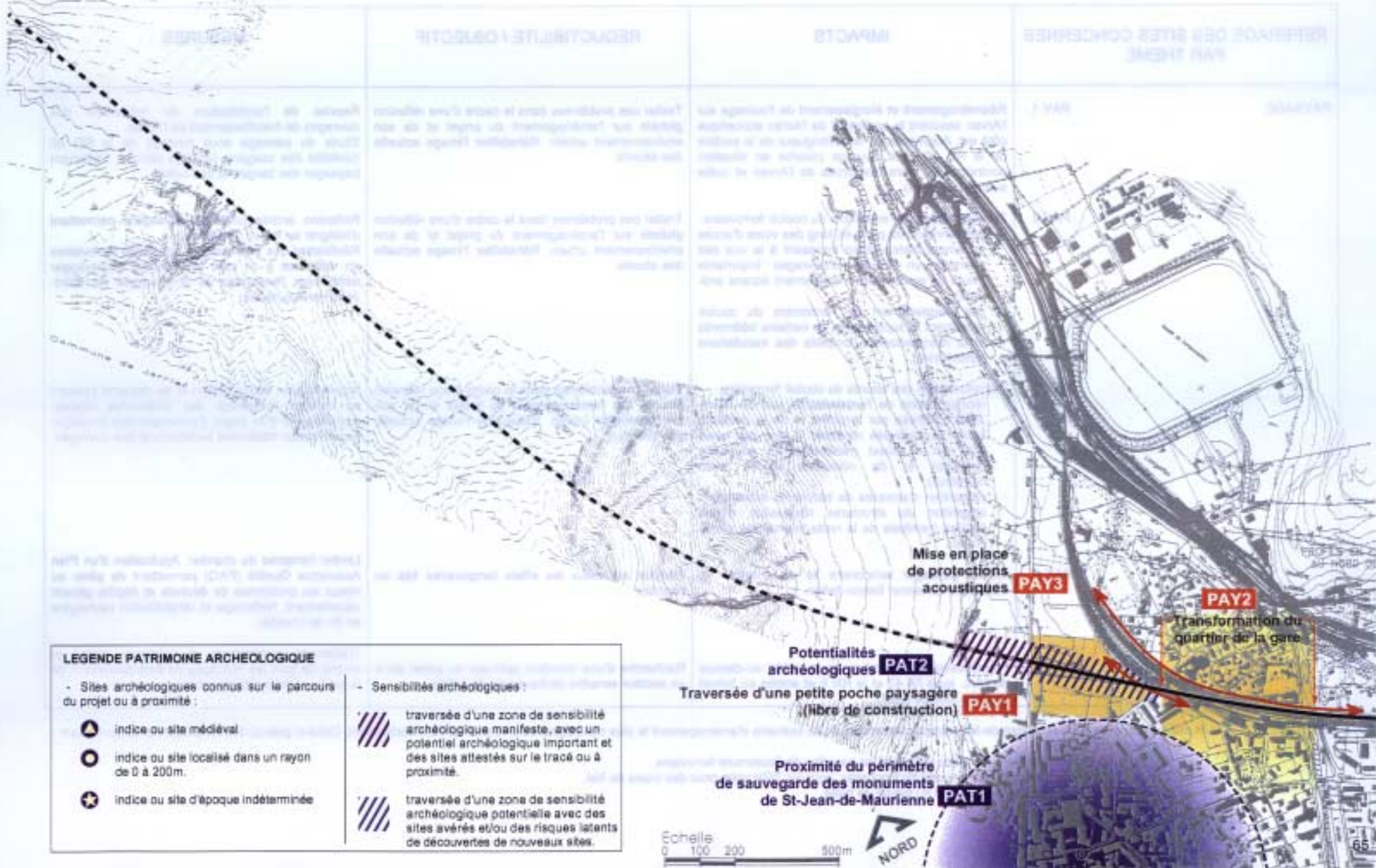
NOTA BENE

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



LEGENDE PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

- Sites archéologiques connus sur le parcours du projet ou à proximité :
- ▲ indice de site médiéval
- indice de site localisé dans un rayon de 0 à 200m.
- ★ indice de site d'époque indéterminée

- Sensibilités archéologiques :

- ▨ traversée d'une zone de sensibilité archéologique manifeste, avec un potentiel archéologique important et des sites attestés sur le tracé ou à proximité.
- ▨ traversée d'une zone de sensibilité archéologique potentielle avec des sites avérés et/ou des risques latents de découvertes de nouveaux sites.

Mise en place de protections acoustiques **PAY3**

PAY2 Transformation du quartier de la gare

Potentialités archéologiques **PAT2**

Traversée d'une petite poche paysagère (libre de construction) **PAY1**

Proximité du périmètre de sauvegarde des monuments de St-Jean-de-Maurienne **PAT1**

Echelle 0 100 200 500m

NORD

SECTION COMMUNE AUX DEUX SOLUTIONS

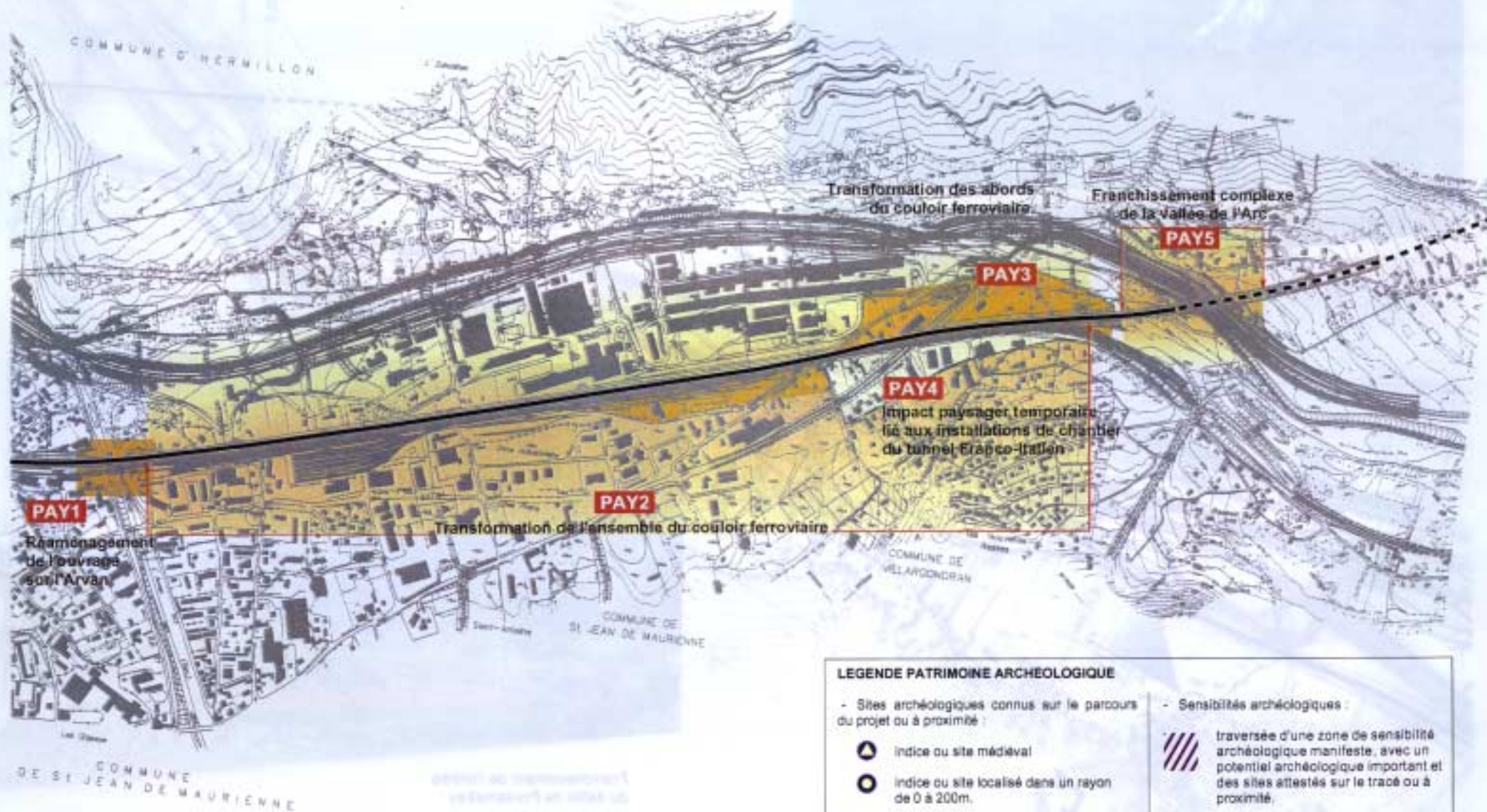
REPERAGE DES SITES CONCERNES PAR THEME	IMPACTS	REDUCTIBILITE / OBJECTIF	MESURES
PAYSAGE	<p>PAY 1 Réaménagement et élargissement de l'ouvrage sur l'Arvan assurant la continuité de l'écran acoustique côté est. Augmentation de la longueur de la section de la RD 80 sous ouvrage (courbe en situation contraignante entre rive droite de l'Arvan et culée sud de l'ouvrage).</p> <p>PAY 2 Transformation de l'ensemble du couloir ferroviaire : - par élévation du profil en long des voies d'accès au tunnel franco-italien imposant à la vue des riverains un linéaire d'ouvrages importants (murs de soutènement, localement écrans anti-bruit), - par élargissement de l'ensemble du couloir entraînant la suppression de certains bâtiments et la réorganisation complète des installations ferroviaires.</p> <p>PAY 3 Transformation des abords du couloir ferroviaire : - réorganisation de l'entrée/sortie sud de Saint-Jean traversée par le projet et de la desserte locale des activités réparties le long des voies côté est et ouest (réalisation de nouveaux ouvrages et de nouvelles voiries avec carrefour), - disparition d'annexes de bâtiments artisanaux ; apparition de structures résiduelles désaffectées (remblais de la route intersectée par le projet).</p> <p>PAY 4 Impact paysager temporaire lié au chantier de réalisation du tunnel franco-italien.</p> <p>PAY 5 Franchissement complexe de la vallée au-dessus de l'Arc, sous l'A 43 et la RN 6 et entrée en tunnel (entaille dans le relief).</p>	<p>Traiter ces problèmes dans le cadre d'une réflexion globale sur l'aménagement du projet et de son environnement urbain. Réhabiliter l'image actuelle des abords.</p> <p>Traiter ces problèmes dans le cadre d'une réflexion globale sur l'aménagement du projet et de son environnement urbain. Réhabiliter l'image actuelle des abords.</p> <p>Traiter ces problèmes dans le cadre d'une réflexion globale sur l'aménagement du projet et de son environnement urbain. Réhabiliter l'image actuelle des abords.</p> <p>Réduire au mieux les effets temporaires liés au chantier.</p> <p>Recherche d'une insertion optimale du projet dans un secteur sensible de traversée de vallée.</p>	<p>Reprise de l'architecture de l'ensemble des ouvrages de franchissement de l'Arvan. Etude du passage sous ouvrage de la RD 80 (visibilité des usagers, passage piétons, traitement paysager des berges et des culées...).</p> <p>Réflexion architecturale et paysagère permettant d'intégrer au mieux les ouvrages. Réalisation des bâtiments et structures ferroviaires en référence à un parti architectural et paysager défini pour l'ensemble de la traversée de Saint-Jean-de-Maurienne.</p> <p>Nouveau plan de circulation et de desserte prenant en compte l'ensemble des contraintes locales, accompagné d'un projet d'aménagement paysager global et d'un traitement architectural des ouvrages.</p> <p> limiter l'emprise du chantier. Application d'un Plan Assurance Qualité (PAQ) permettant de gérer au mieux les problèmes de déchets et dépôts gênant visuellement. Nettoyage et réhabilitation paysagère en fin de chantier.</p> <p>Traitement architectural et paysager global et soigné de tous les ouvrages de franchissement de la vallée et de la tête du tunnel.</p>

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





LEGENDE PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

- Sites archéologiques connus sur le parcours du projet ou à proximité :

-  indice ou site médiéval
-  indice ou site localisé dans un rayon de 0 à 200m.
-  indice ou site d'époque indéterminée

- Sensibilités archéologiques :

-  traversée d'une zone de sensibilité archéologique manifeste, avec un potentiel archéologique important et des sites attestés sur le tracé ou à proximité.
-  traversée d'une zone de sensibilité archéologique potentielle avec des sites avérés et/ou des risques latents de découvertes de nouveaux sites.

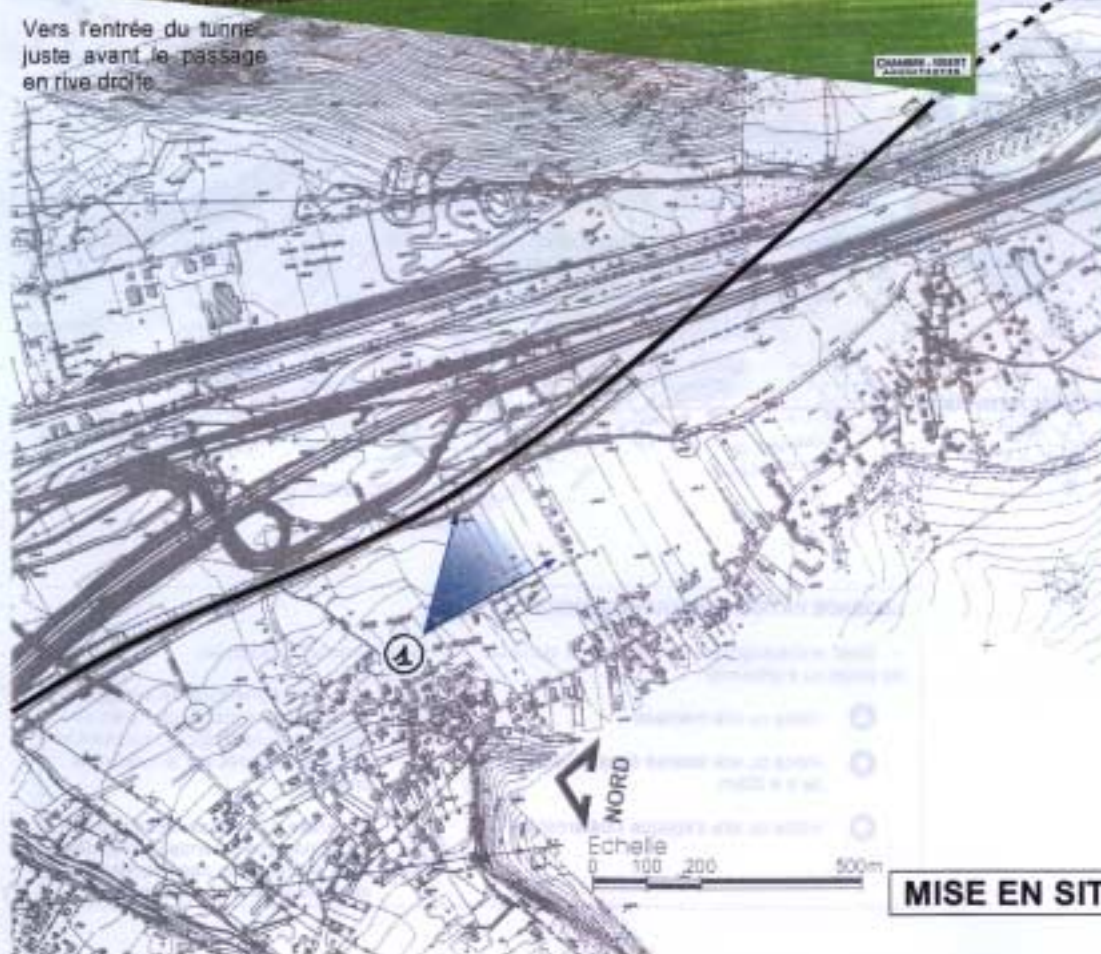
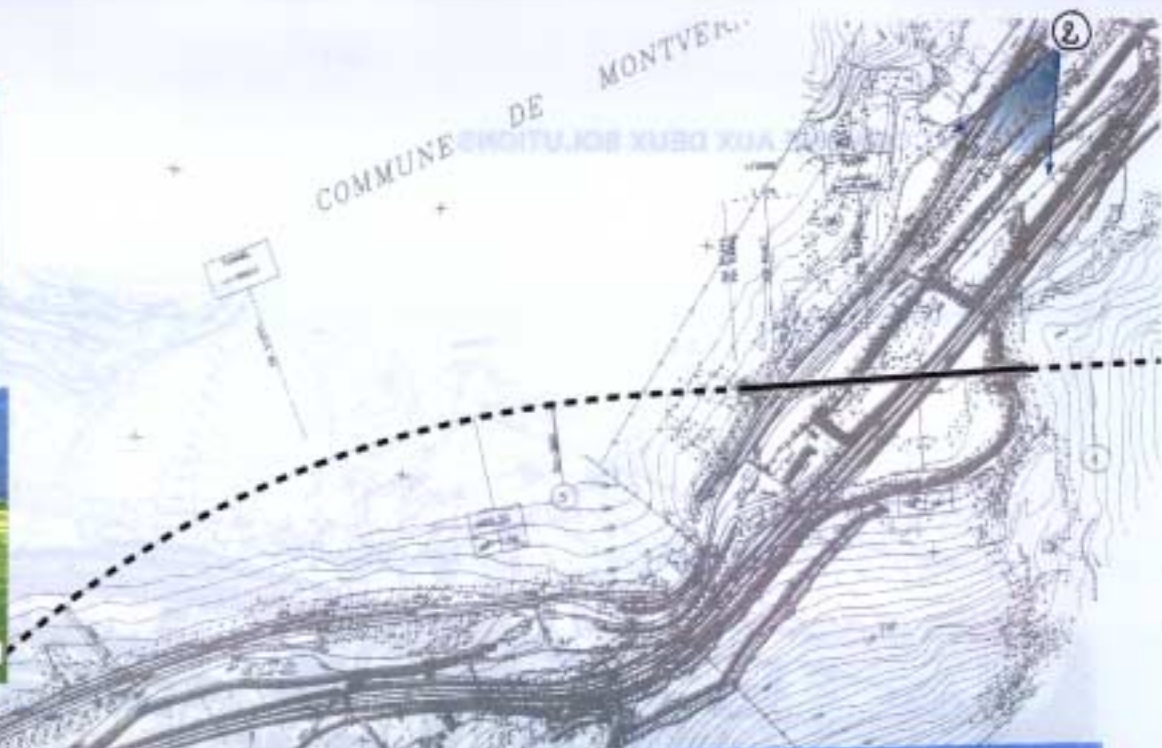


SOLUTION RIVE DROITE



Vers l'entrée du tunnel
juste avant le passage
en rive droite

CHAMBRE HERTZ
ADJUSTEMENT



NORD

Echelle
0 100 200 500m

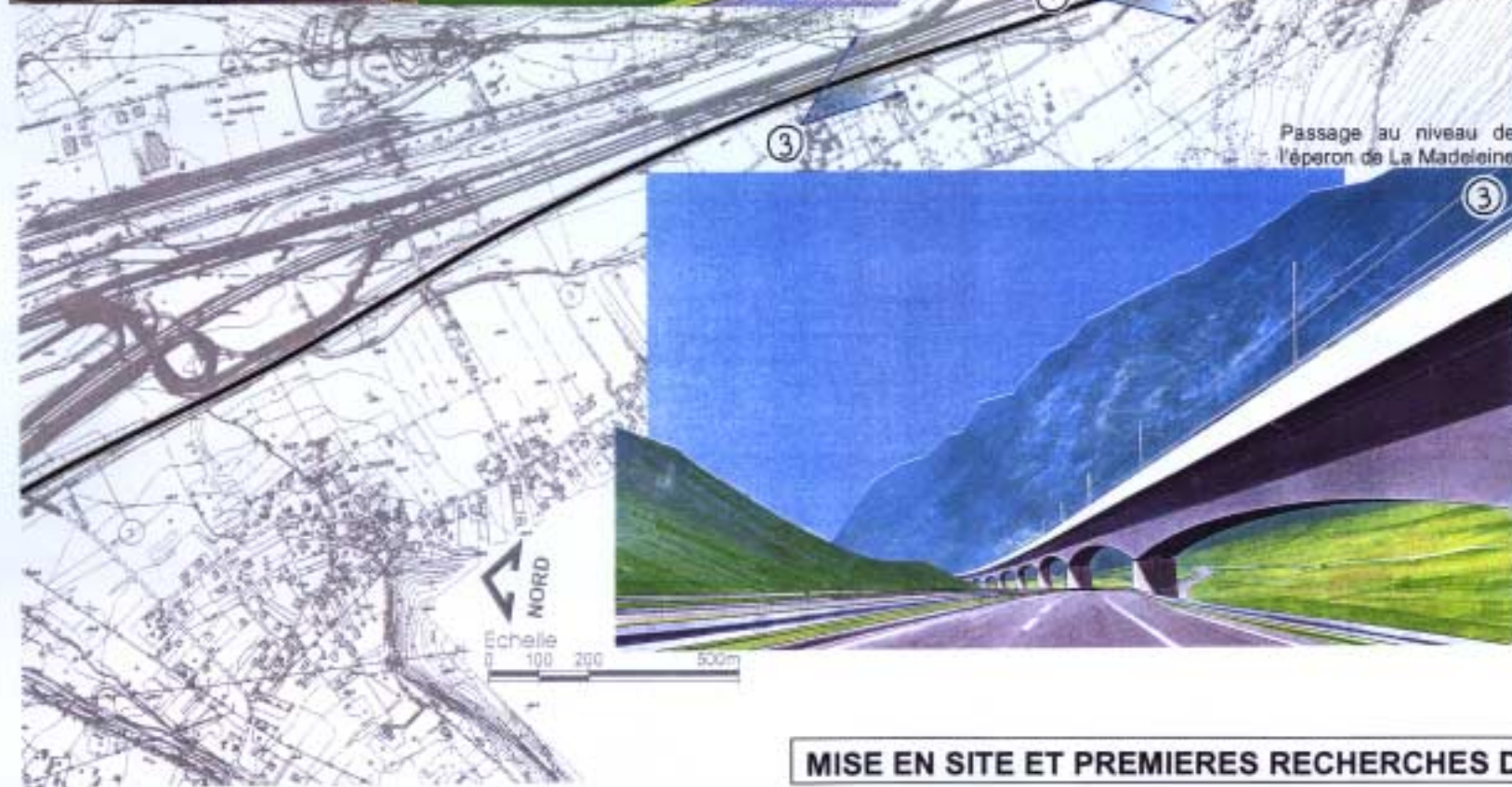


Franchissement de l'entrée
du défilé de Pontamafrey

SOLUTION RIVE GAUCHE



④ Passage du TGV au sud de Sainte-Marie-de-Cuines (hameau des Champagnes) avec protection acoustique.



③

Passage au niveau de l'éperon de La Madeleine

