

## **5 LA BUTTE BOISÉE DE LA GARENNE ET LE FRANCHISSEMENT DE L'AUTOROUTE A43**

*Variante pour le raccordement de la ligne TGV Lyon-Turin au réseau existant. De la bretelle de péage jusqu'à la fin du raccordement, sur la commune de Saint-Quentin-Fallavier.*

### **Caractéristique de la ligne**

Alternance de déblais et de remblais importants (15 à 20 m).

### **Éléments dominants du paysage**

La butte de la Garenne constitue un repère visuel pour les plaines voisines. Cette fonction résulte de son émergence par rapport aux espaces environnants et de sa couverture boisée intégrale. Jouxtant l'autoroute A43, elle supporte une fréquentation visuelle considérable.

### **Point particulier**

Le franchissement de l'autoroute A43 en un point complexe (bretelle d'accès à péage et centre d'entretien) devient un élément particulier de cette séquence.

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

C'est sa fonction de signal qui confère sa valeur paysagère à la butte de la Garenne. Avec la ligne TGV, dont le tracé ne peut être modifié, le risque est réel d'altérer définitivement cette valeur, liée notamment à l'intégralité de la couverture boisée et à la forme naturelle de ce relief. L'enjeu de préservation de ce signal se joue, non pas dans le respect de la butte elle-même mais dans celui de la fonction paysagère qu'elle représente.

### **Le parti d'aménagement**

Créer un habillage boisé autour de la ligne.

### **Solutions générales**

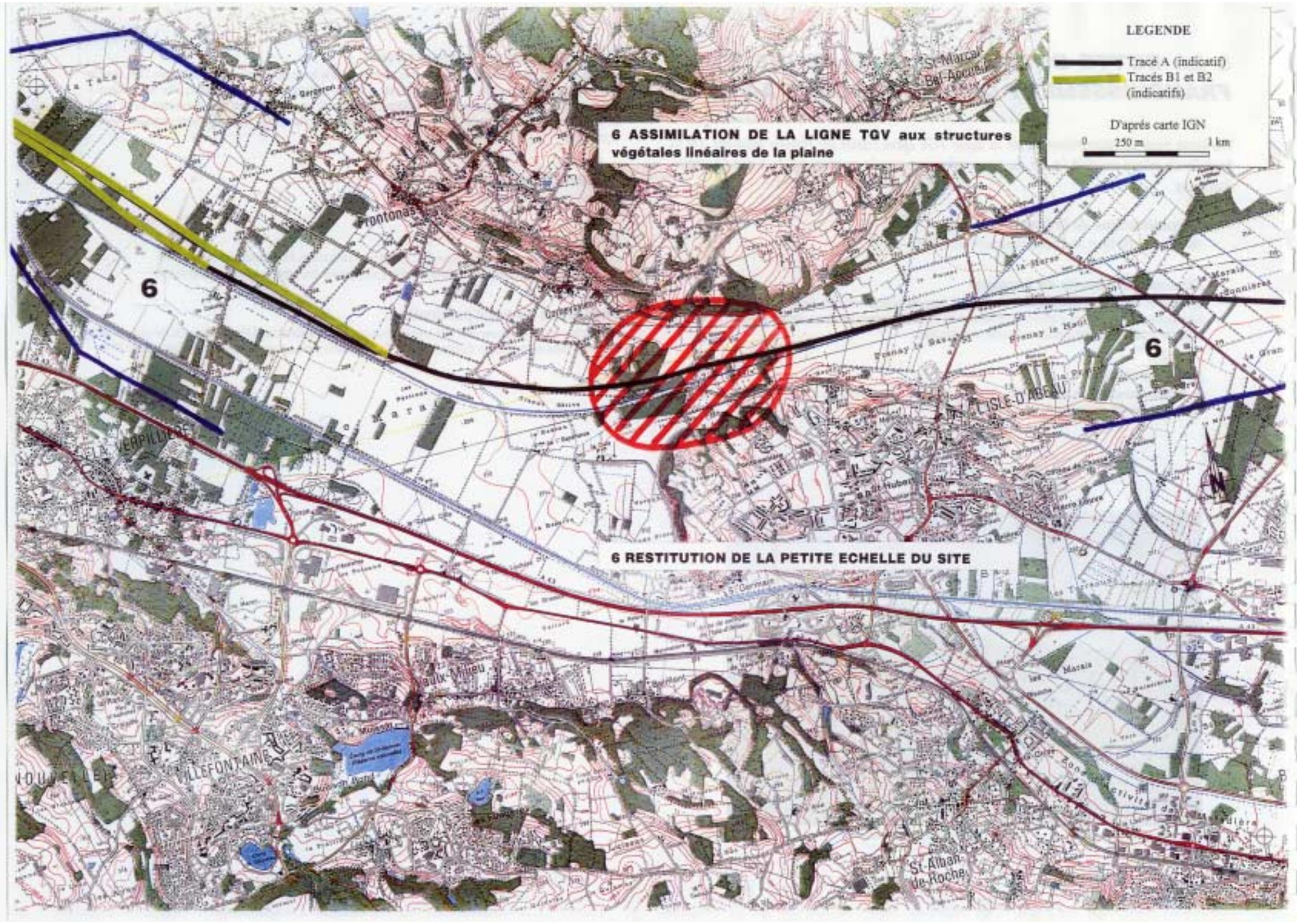
Donner aux terrassements de la ligne des modèles qui facilitent le reboisement ultérieur. Reboiser, avec des essences forestières adaptées, l'intégralité des espaces remaniés disponibles.

### **Traitement du point particulier**

Le franchissement de l'autoroute A43 nécessite un traitement architectural fort, susceptible de donner de la lisibilité à cette superposition d'infrastructures. Ce traitement construit se prolonge au nord jusqu'à la RN6.



*Un point singulier du paysage pour un ouvrage complexe dans un site contraint*



LEGENDE

- Tracé A (indicatif)
- Tracés B1 et B2 (indicatifs)

D'après carte IGN

0 250 m 1 km

6 ASSIMILATION DE LA LIGNE TGV aux structures végétales linéaires de la plaine

6 RESTITUTION DE LA PETITE ECHELLE DU SITE

## 6 LA PLAINE DES MARAIS

*Longue séquence assez homogène depuis la plaine de Satolas-et-Bonce jusqu'au vallon de Saint-Savin (Communes de Satolas-et-Bonce, Chamagnieu, Frontonas, La Verpillière, Villefontaine, Vaux-Milieu, L'Isle-d'Abeau, Saint-Marcel-Bel-Accueil, Bourgoin-Jallieu).*

### Caractéristique de la ligne

Remblai de 1,5 à 5 m dans les extrêmes, généralement autour de 3 m / 3,5 m.

### Éléments dominants du paysage

Un certain nombre de constantes caractérisent cette grande entité paysagère :

- l'absence de bâti dans la plaine (il occupe les hauteurs voisines et bénéficie de vues sur un paysage morcelé par la végétation : Frontonas, Saint-Marcel-Bel-Accueil, L'Isle-d'Abeau),
- la planéité presque parfaite du sol,
- la grande échelle, malgré des formes végétales nombreuses,
- la dominance de formes végétales spécifiques, les alignements de peupliers, qui accompagnent canaux et chemins.

Dans la partie est de cette entité, les alignements sont moins présents et l'ouverture du paysage s'accroît.

Ces constantes composent un paysage structuré, lisible, dans lequel le dynamisme d'une agriculture intensive est perceptible : le paysage d'aujourd'hui résulte des améliorations foncières que celle-ci y a opérées.

### Point particulier

Le resserrement de L'Isle-d'Abeau constitue un espace particulier dans la plaine des marais : il s'en distingue par sa petite échelle. Il assure le contact entre les parties ouest et est, légèrement différentes, de cette entité.

### Valeur du paysage ; enjeu et risque

Dynamisme et modernité sont les caractéristiques, omniprésentes dans cette entité, qui en font sa valeur. Dans la partie ouest, il faut ajouter les structures végétales linéaires, en tant qu'éléments de lecture du paysage, et dans la partie est, l'ouverture de l'espace.

Le risque d'altération, par l'implantation de la ligne TGV, de ces éléments porteurs de la valeur paysagère, est relativement faible.

### Le parti d'aménagement

Assimiler la ligne TGV aux canaux et chemins, comme un nouveau "flux" dans la plaine.

Maintenir les échelles du paysage.

### Solutions générales

Rester sur les profils techniques du remblai; garder un profil rasant.

Talus enherbés, sans autre habillage.

Doubler la ligne TGV, dans la partie ouest, d'un alignement d'arbres de haut jet de part et d'autre, et éventuellement d'un merlon assimilable à une digue de canal.

Accompagner la ligne, dans la partie est, de quelques petits boisements qui laissent de grandes ouvertures visuelles.

### Traitement du point particulier

Dans le resserrement de L'Isle-d'Abeau, faire appel, en continuité avec les éléments environnants, à une multitude de mesures localisées, puisées tant dans le registre des modelages que dans celui des plantations, pour maintenir la petite échelle du paysage en fragmentant visuellement l'ouvrage ferroviaire.

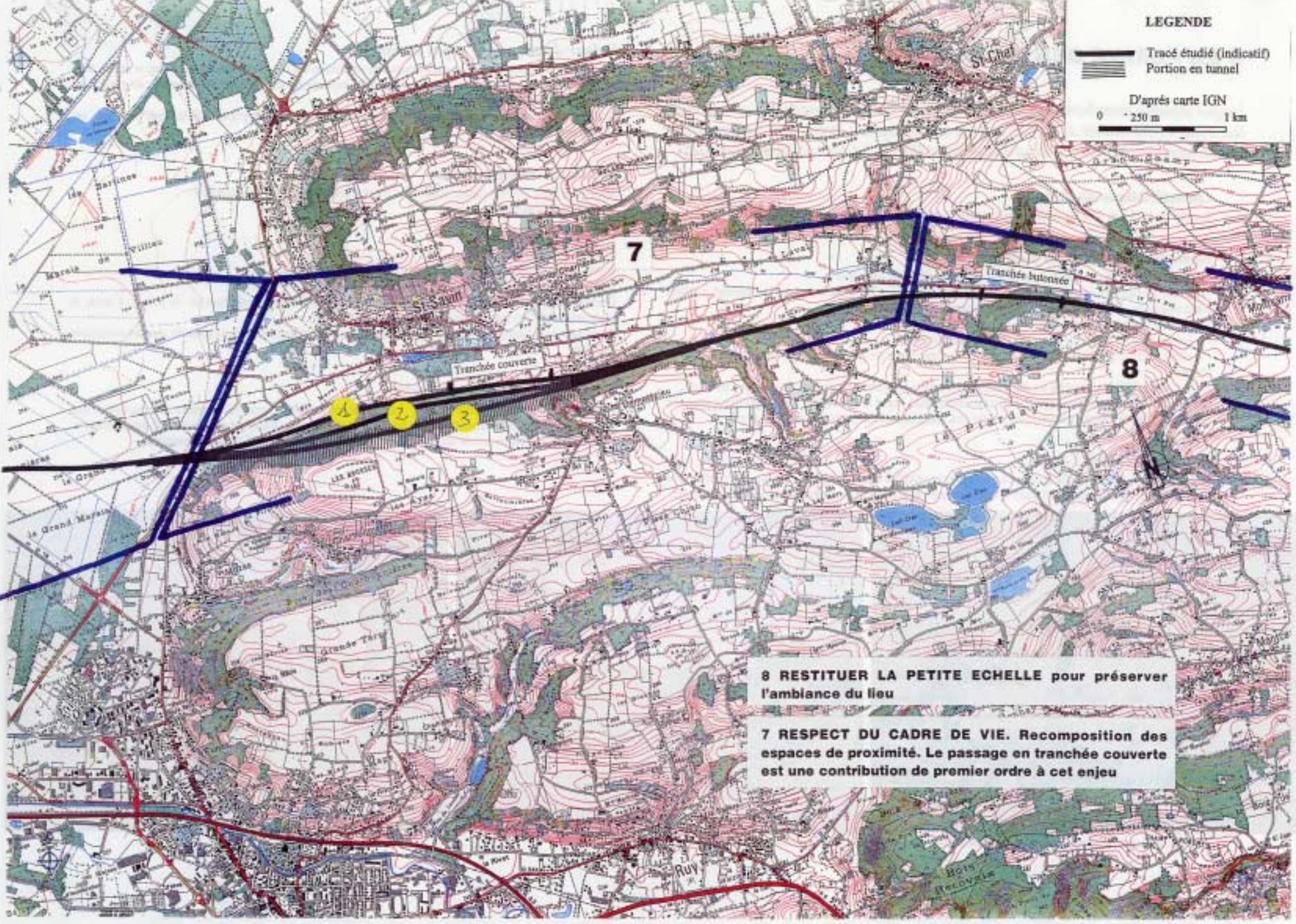


*Des structures végétales fortes, des paysages de grande échelle, des écrans pour les points de vues dominants*

**LEGENDE**

- Tracé étudié (Indicatif)
- Portion en tunnel

D'après carte IGN  
0 250 m 1 km



7

8

Tranchée couverte

Tranchées butonnées

**8 RESTITUER LA PETITE ECHELLE** pour préserver l'ambiance du lieu

**7 RESPECT DU CADRE DE VIE.** Recomposition des espaces de proximité. Le passage en tranchée couverte est une contribution de premier ordre à cet enjeu

## **7 LE VALLON DE SAINT-SAVIN**

*Depuis la RD522 jusqu'au bameau du Laval.*

### ***Caractéristique de la ligne***

Variante pied de versant (n° 1). Déblai jusque 8 m à l'approche de la tranchée, tranchée couverte sur 1300 m, remblai de 5 à 10 m de hauteur en extrémité est.

### ***Eléments dominants du paysage***

Le paysage du vallon de Saint-Savin se caractérise, en premier lieu, par une organisation très claire, transversale à la vallée :

- boisement continu sur le versant d'exposition nord et sur les pentes fortes du versant opposé,
- agriculture intensive en fond de vallon,
- habitat en pied du versant exposé au sud et agriculture traditionnelle à flanc de pente.

Cette organisation est d'autant plus perceptible que l'échelle du vallon est assez petite.

En second lieu, un réel dynamisme marque le paysage, dynamisme agricole qui se manifeste en fond de vallon, dynamisme de l'habitat qui conquiert quelques places bien exposées sur le rebord sud du vallon.

La petite échelle et la diversité du site, qui lui donnent une image de campagne tranquille, ne sont sans doute pas étrangères à cet usage résidentiel affirmé.

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

La lisibilité de l'organisation du paysage, son image campagnarde et la quiétude qui en émane constituent ses valeurs. L'emplacement du tracé et la solution technique proposée pour la construction de la ligne TGV limitent considérablement le risque d'altération de ces valeurs.

### ***Le parti d'aménagement***

Masquer la ligne TGV et rétablir la continuité paysagère entre le coteau, l'habitat et le fond du vallon.

### ***Solutions générales***

De la RD522 à la tête de tranchée couverte, prévoir des modelés (intégrant la protection acoustique) s'étendant assez largement de la ligne, vers le nord. Boisements et plantations assureront la continuité visuelle du versant depuis Saint-Savin.

## 8 LA GOUTTIÈRE DE LAVAL-MONTCARRA

Depuis le bois de Gabelon (Saint-Savin) jusqu'au débouché du val d'Enfer (Montcarra).

### Caractéristique de la ligne

Remblai de 4 à 6 m en général, de 10 à 15 m à l'approche du val d'Enfer. Déblai ponctuel face à la maison Bathier.

### Éléments dominants du paysage

Petite échelle, forte présence de la végétation naturelle sous diverses formes, bâti traditionnel groupé et lisibilité de l'organisation du paysage constituent les éléments importants de cette entité. Le château, sur le rebord du plateau, profite d'un large panorama.



Des paysages d'ambiance naturelle ou agraire malgré le mûis.

### Valeur du paysage ; enjeu et risque

La connotation naturelle du paysage, liée à la forte présence de la végétation spontanée, dans la partie est de la gouttière, et le caractère agraire du paysage, associé au bâti traditionnel, aux pâturages et aux haies, dans la partie ouest, s'avèrent les enjeux de ce site. Le risque d'altération de ces ambiances est considérable. Il conduirait à une dénaturation du paysage.

### Le parti d'aménagement

Fragmenter les voes sur la ligne TGV pour masquer cet élément de nature incohérente avec celle du paysage. Fragmenter visuellement l'ouvrage pour restituer la petite échelle.

### Solutions générales

Priorité aux écrans végétaux dans la partie ouest. Modelés de la plaine de Montcarra (la Grande-terre) et de l'entrée dans le val d'Enfer; accompagnement par des boisements.



**11 MODELER LES ABORDS DE LA LIGNE TGV pour améliorer son insertion**

**10 ESTOMPER LA PRESENCE VISUELLE DE LA LIGNE TGV en l'accompagnant de petits modelés et de structures végétales**

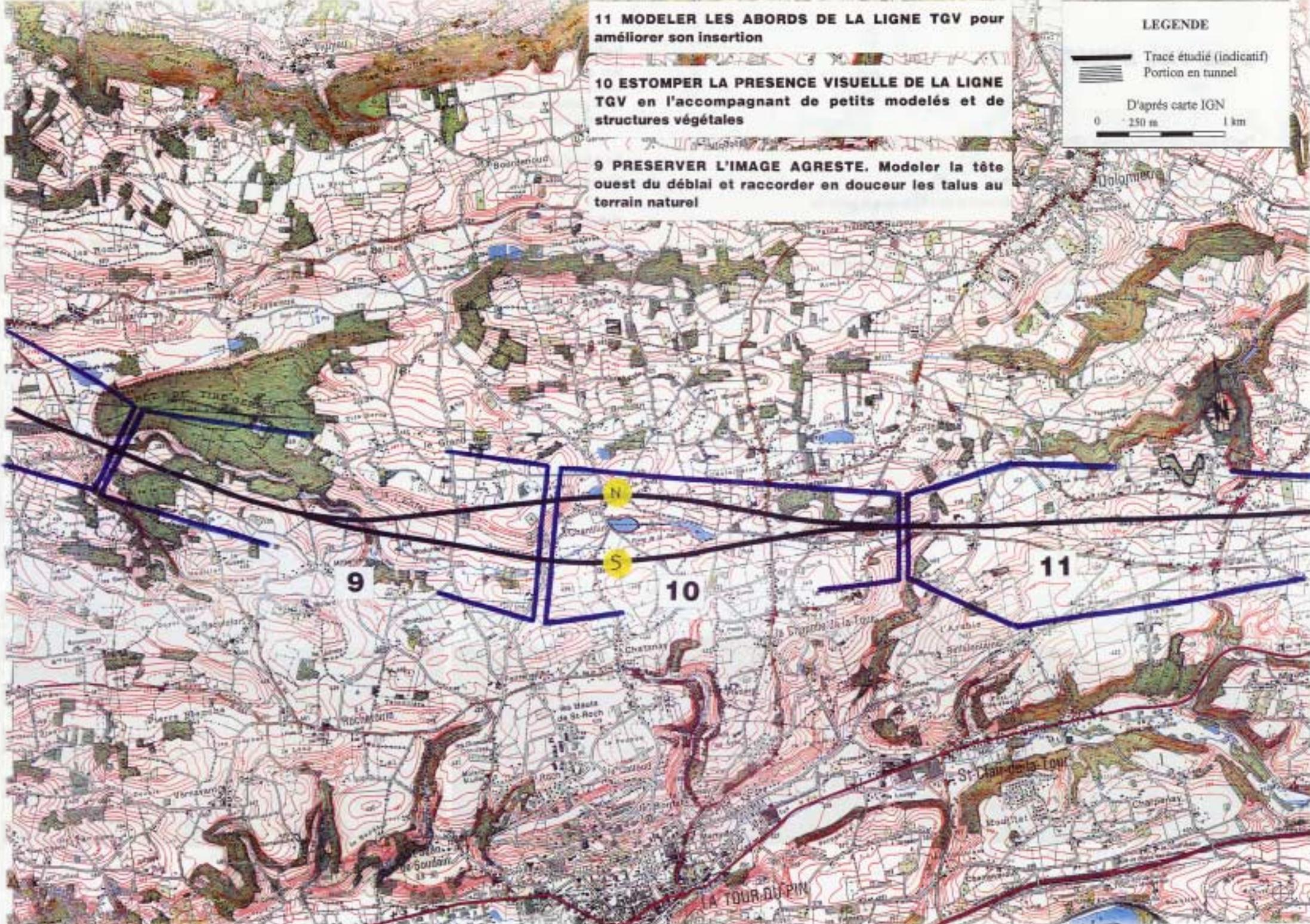
**9 PRESERVER L'IMAGE AGRESTE. Modeler la tête ouest du déblai et raccorder en douceur les talus au terrain naturel**

**LEGENDE**

Tracé étudié (indicatif)  
Portion en tunnel

D'après carte IGN

0 250 m 1 km



## 9 LE VAL D'ENFER

De la forêt de Tire-Gerbes (Rochetoirin) à la butte de Chantilin (Saint-Jean-de-Soudain).

### Caractéristique de la ligne

Déblai généralisé, de 15 à 20 m dans la partie ouest et de 4 à 8 m dans la partie est.

### Éléments dominants du paysage

L'isolement visuel caractérise cette entité en dépression, d'abord étroite et marquée par la forêt (aspect naturel) puis plus ample et d'image agreste.  
L'habitat rare, traditionnel est associé à l'activité agricole.

### Valeur du paysage ; enjeu et risque

Bien que d'aspect naturel l'uniformité de la partie ouest de cette entité ne permet pas de la considérer comme un enjeu important. A l'inverse, l'image agreste forte d'un espace isolé donne à la partie est une valeur paysagère certaine. Les grandes ondulations du sol permettent cependant d'estimer que le risque est modéré d'altérer profondément cette valeur.

### Le parti d'aménagement

Raccorder en douceur aux formes environnantes.

### Solutions générales

Écrêtement des buttes résiduelles, adoucissement des pentes des talus, dépôt éventuel et modelage de matériaux à l'entrée du val. Traitement des extrémités du déblai au droit de Chantilin (remodelage des entrées et plantations).  
Reconstitution des couvertures végétales à l'identique jusqu'au plus près de la ligne.



Une image de campagne traditionnelle ... à faire découvrir

## 10 LES ÉTANGS DE CHANTILIN

Chantilin, RD16, Fontaines (communes de Saint-Jean-de-Soudain, la Tour-du-Pin, la Chapelle-de-la-Tour).

### Caractéristique de la ligne

Remblai jusque 10 m en extrémité ouest; déblai pour tout ce tronçon, de 5 m de profondeur en général atteignant 10/12 m ponctuellement.

### Éléments dominants du paysage

La morphologie chahutée fragmente l'espace et délimite un grand nombre de petites alvéoles. Cette entité paysagère peu lisible, s'illustre par une grande diversité de formes et d'ambiances qui peuvent être très contrastées.

### Valeur du paysage ; enjeu et risque

Les valeurs paysagères sont ponctuelles. Elles concernent des compositions paysagères exceptionnelles qui associent étang et bâti. Il s'agit alors d'enjeux, ponctuels mais majeurs, inévitablement détruits en cas de passage de la ligne TGV. Ce risque de dénaturaton est faible dans les autres alvéoles de l'entité : le risque réside plutôt dans la perturbation du paysage de proximité de riverains assez nombreux (Châtinelet/Fontaines); le passage en déblai limite ce risque.

### Le parti d'aménagement

Fragmenter visuellement l'ouvrage et le masquer éventuellement.

### Solutions générales

Ponctuer la ligne TGV par des petits boisements disséminés tels qu'ils existent au nord du tracé. Ces boisements peuvent, dans les dépressions, accompagner la ligne en une coulée verte. Intégrer le pont-route de la RD16 dans un ensemble de modèles qui concerneront également l'entrée de la tranchée, évasée pour présenter des formes plus douces.



Les étangs sont très circonscrits; une végétation particulière occupe les fonds

## 11 LA PLAINE DE SAINT-MARTIN / LA BALLATIÈRE

*De la bordure de la cuvette des Plagnes à la combe des Mouilles (La Chapelle-de-la-Tour et Faverges-de-la-Tour).*

### **Caractéristique de la ligne**

Remblai de 3 à 6 m, profil rasant puis déblai de 5 m environ en général pouvant aller jusque 10 m localement.

### **Éléments dominants du paysage**

A l'ouest, espace dégagé parfaitement délimité, en légère dépression évasée, permettant une bonne appréhension du paysage dans son ensemble et de sa composition. Image agreste forte malgré le maïs en fond de cuvette des Plagnes, liée notamment à la qualité du bâti et à la ceinture verte.

A l'est, la topographie, légèrement animée, et la végétation arborescente, éparse ou organisée en bandes boisées, s'associent pour donner à ce paysage une échelle moyenne. Le bâti, rangé le long de la route, participe à déterminer une image de paysage calme et doux pour cet espace agricole.

La RD 161 ouvre des vues sur l'ensemble de cette entité.



*Les Plagnes, une composition paysagère forte et fragile*

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

L'image de campagne traditionnelle constitue la valeur du paysage bien circonscrit de la cuvette des Plagnes. Elle devient un véritable enjeu à préserver dans un territoire où ce type d'espace est assez rare. Plus à l'est, la quiétude qui s'en dégage est la valeur la plus nette du paysage. Elle constitue un enjeu moyen dans la mesure où son altération, a priori, peut être limitée par la géométrie du tracé en déblai et par des mesures d'accompagnement.

### **Le parti d'aménagement**

Affiner la géométrie de la ligne et de ses abords.

### **Solutions générales**

Adoucir les pentes et arrondir grandement les crêtes de talus.

Ponctuer le tracé de quelques formes végétales, sans établir de continuité verte.

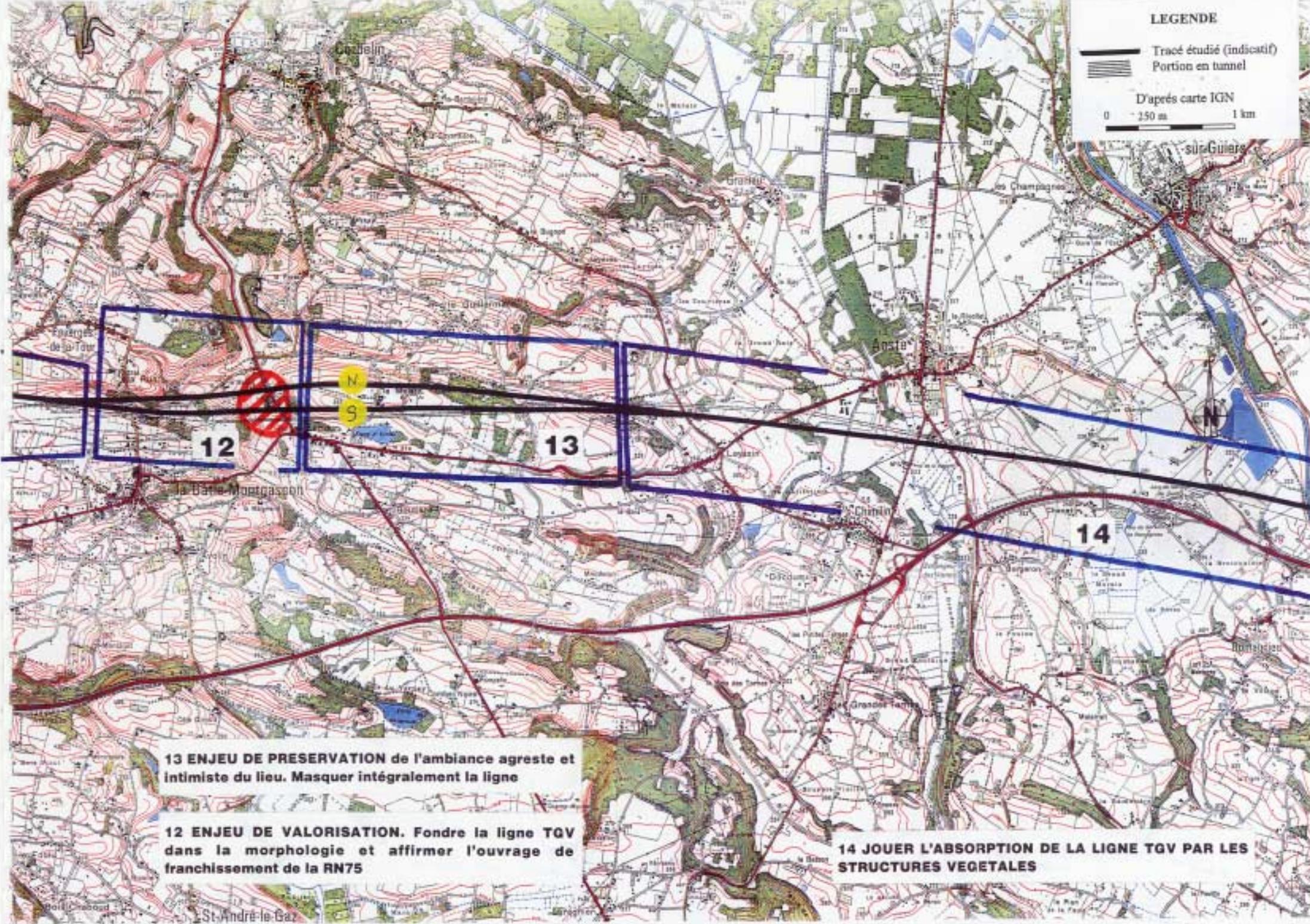


*Saint-Martin et la Ballatière, des paysages ruraux tout en douceur*

**LEGENDE**

Tracé étudié (indicatif)  
Portion en tunnel

D'après carte IGN  
0 250 m 1 km



**12**

**13**

**14**

**13 ENJEU DE PRESERVATION** de l'ambiance agreste et intimiste du lieu. Masquer intégralement la ligne

**12 ENJEU DE VALORISATION.** Fondre la ligne TGV dans la morphologie et affirmer l'ouvrage de franchissement de la RN75

**14 JOUER L'ABSORPTION DE LA LIGNE TGV PAR LES STRUCTURES VEGETALES**

## 12 LA DESCENTE VERS LA RN75

*Depuis la combe des Mouilles jusqu'au franchissement de la RN75 (Favergeres-de-la-Tour et la Batie-Montgascon).*

### **Caractéristique de la ligne**

Déblai d'une hauteur maximale de 5,6 m dans la partie amont, remblai jusque 15 m à l'approche du viaduc sur la RN75 à l'aval.

### **Éléments dominants du paysage**

Le relief est l'élément le plus déterminant du paysage de cette dépression marquée : il délimite fortement un espace restreint depuis lequel on a vue sur peu de bâti, lequel occupe alors une situation nettement dominante. Le château de Favergeres en est l'élément le plus singulier.

La couverture herbacée, les diverses structures végétales, la petite échelle et l'isolement visuel relatif donnent à ce paysage une image agreste.

La RN 75, et ses abords, et le château de Favergeres sont les lieux d'où s'organise la fréquentation visuelle la plus importante.



*Des espaces agrestes jusqu'au bordure de la route nationale*

### **Point particulier**

Les abords de la RN75 constituent un point particulier dans cette entité :

- périmètre visuel le plus large,
- bâti plus banal, notamment lorsqu'il est inféodé directement à la route,
- axe de vision privilégié de la RN75.

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

La petite échelle et le caractère agreste font la valeur de cette entité, nette dans la partie amont sans être d'un haut niveau, moins affirmée et plus faible encore dans la partie aval. Bien que le risque d'altération soit élevé, il ne s'agit pourtant pas d'un enjeu paysager majeur.

Il y a dans le viaduc de franchissement de la RN75 l'occasion d'interposer dans l'axe visuel un élément fort et dominant, capable de valoriser le paysage.

### **Le parti d'aménagement**

Fondre la géométrie du tracé dans la morphologie du site.

Affirmer l'ouvrage d'art sur la RN75.

### **Solutions générales**

Modérer l'ouvrage en terre en donnant aux talus de déblai et de remblai des pentes similaires à celle du site.

Recoudre les structures végétales jusqu'au plus près de la ligne.

Marquer par l'architecture la fonction de nivellement du viaduc sur la RN75.

