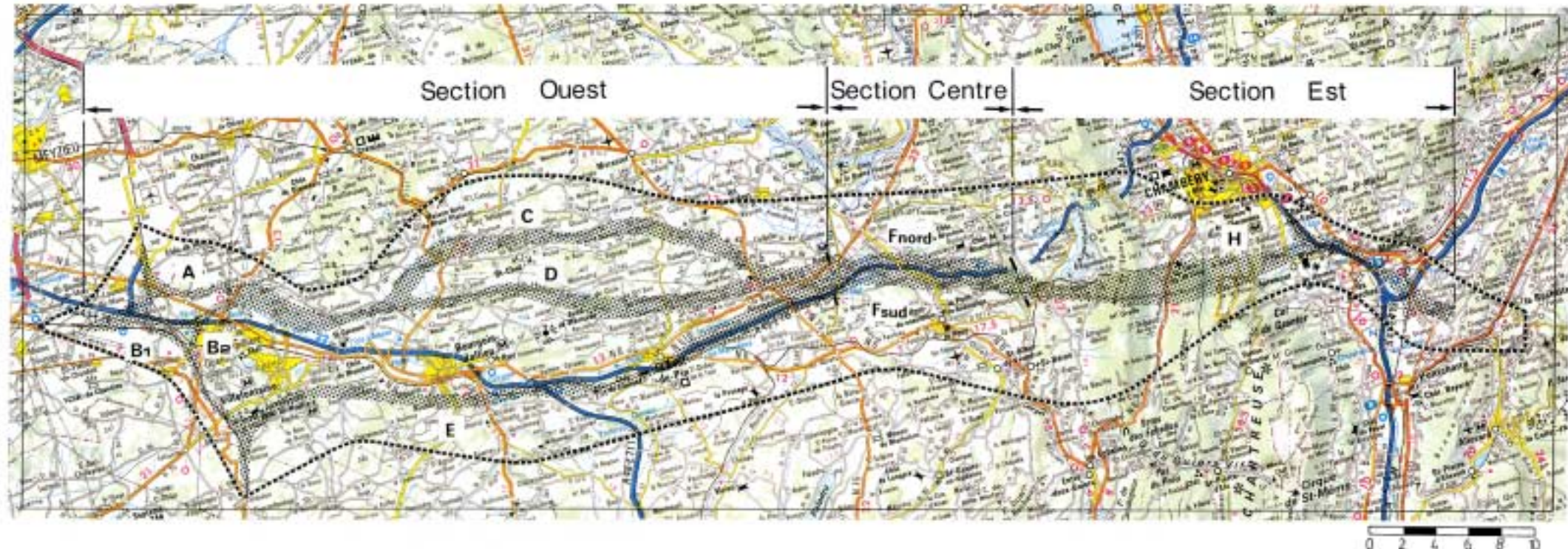


11. SYNTHÈSE DE LA COMPARAISON ENVIRONNEMENTALE DES VARIANTES



SYNTHESE

LA SECTION OUEST

Globalement, les sensibilités sont faibles à moyennes, pour tous les thèmes d'environnement. Cette appréciation globale n'exclut pas des sensibilités localement fortes à assez fortes.

Les variantes de raccordement B ne présentent pas de différence notable sur le plan de l'environnement, sauf peut-être pour l'urbanisme et le bruit où B1 est plus favorable que B2. Les variantes C sont légèrement moins pénalisantes que les D sur le plan de l'urbanisme et des nuisances sonores, mais nettement plus défavorables pour les contraintes géotechniques et hydrauliques. Pour les autres thèmes, les niveaux de sensibilité sont comparables avec toutefois un léger avantage pour D, en ce qui concerne les aspects milieu naturel et agriculture.

Ces variantes C et D sont préférables à la variante E pour le paysage, les eaux souterraines et l'urbanisme. En revanche, la variante E est plus favorable pour le milieu naturel, les eaux superficielles et l'agriculture. Les variantes D sont légèrement plus favorables que E pour les nuisances sonores et beaucoup plus nettement pour la géologie.

La comparaison ne fait pas apparaître de résultat tranché en faveur de l'une ou l'autre des cinq variantes. On doit cependant constater que, d'une manière générale, les variantes C et D (mais surtout C) prennent mieux en compte les thèmes plus ou moins directement liés au cadre de vie (urbanisme, bruit, paysage), alors que la variante E s'avère plus intéressante pour les thèmes plus proches du milieu physique et naturel.

LA SECTION CENTRE

Pour tous les thèmes d'environnement, à l'exception notable de la géologie, la variante F Nord est préférable à la variante F Sud (niveau équivalent pour l'agriculture et les eaux souterraines). Une incidence forte est prévisible pour la variante F Sud sur le milieu naturel, le paysage, l'urbanisme et le bruit. En revanche la géologie offre un niveau de contraintes assez fort pour la variante F Nord.

On peut conclure qu'au regard de l'environnement, la variante F Nord est la moins pénalisante.

LA SECTION EST

Ici, le bruit est l'aspect le plus sensible. Pour les autres thèmes, les impacts prévisibles restent globalement à un niveau moyen. Localement, des secteurs à forte sensibilité générale apparaissent. C'est le cas en particulier pour les abords du lac d'Aiguebelette et pour la zone du vignoble savoyard, même si le fuseau étudié intègre dans sa définition ces contraintes d'environnement.

CONTRAINTES GEOTECHNIQUES □ - Section Ouest : au regard des contraintes géotechniques, la solution de raccordement B2 est légèrement plus favorable que la B1. Les variantes D sont plus favorables que les variantes C et E qui présentent des linéaires importants de tronçons à contrainte forte (jumelés dans des contextes géologiques difficiles).

- Section centre : la variante F Sud apparaît comme un peu plus favorable que la F Nord (surtout dans la partie Est).

HYDROLOGIE □ - Section Ouest : les variantes C sont, d'un point de vue hydraulique, les plus défavorables. Au stade de l'étude actuelle, l'hydraulique n'apparaît pas déterminante dans la comparaison des fuseaux D et E.

- Section centre : la variante F Nord, qui emprunte une plus grande longueur de zone hydromorphe dans les marais d'Avessieux, est plus défavorable que la F Sud.

MILIEU NATUREL □ - Section Ouest : les solutions de raccordement sont peu discriminantes (léger avantage cependant pour B2). Chaque variante présente un tronçon classé en sensibilité forte (zones humides dans des fonds de vallées étroites). Cependant, la variante E est la moins défavorable car le site correspondant peut être évité au contraire de ceux des variantes C et D. Pour une sensibilité équivalente, le site affecté par la variante C est plus étendu que celui affecté par la variante D. Cette dernière est donc légèrement plus favorable.

- Section centre : F Nord est nettement moins pénalisante que F Sud qui prend en enfilade un site naturel de sensibilité assez forte.

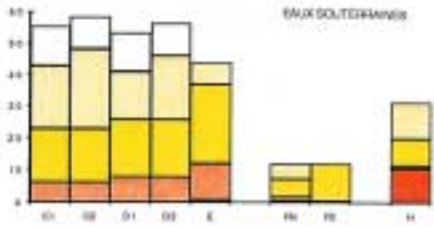
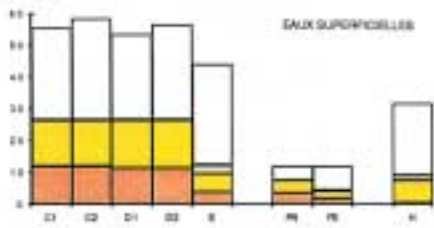
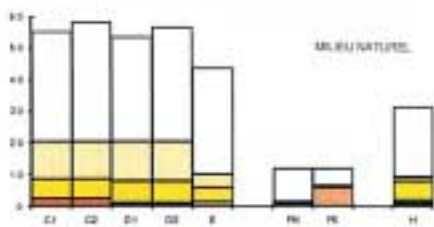
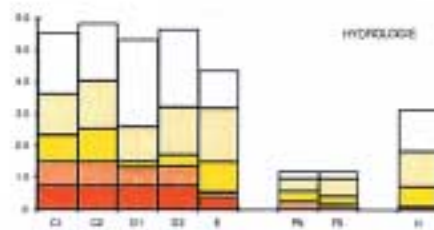
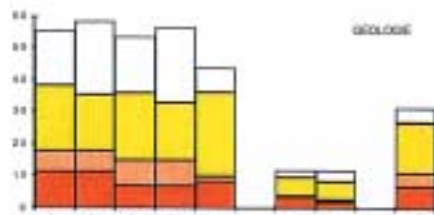
EAUX SUPERFICIELLES □ Sur l'ensemble des variantes, aucun tronçon n'est classé en forte sensibilité.

- Section Ouest : les variantes C et D sont plus pénalisantes que la E car leurs axes sont plus ou moins parallèles à des cours d'eau de bonne qualité globale (risques de recoupements multiples). Les différences entre les variantes C et D sont très faibles (avec un léger avantage pour D).

- Section centre : F Nord est nettement plus favorable que F Sud qui emprunte les vallées du Tier et de la Boume.

EAUX SOUTERRAINES □ - Section Ouest : la solution de raccordement B2 est légèrement plus favorable à la B1. Les variantes C et D sont nettement plus favorables que la E qui intercepte des périmètres de captage importants et qui est la seule variante de cette section à présenter un tronçon classé en sensibilité forte (sources de Domarin). C et D sont à peu près équivalentes.

- Section centre : les variantes F Nord et F Sud peuvent difficilement être départagées. La variante F Sud présente un linéaire de tronçons en sensibilité moyenne plus importante mais aucun tronçon en sensibilité assez forte. C'est pourquoi elle semble préférable.



AGRICULTURE □ - Section Ouest : les solutions de raccordement B1 et B2 ne présentent pas de différence significative permettant de leur accorder une préférence. Les plateaux de l'Est lyonnais sont sensibles : sols de bonne valeur agronomique, infrastructures d'irrigation et d'aménagements fonciers, ... Les contraintes des variantes C restent sensiblement plus pénalisantes que celles affectant les variantes D (irrigation et drainage, remembrement vers Saint-Sortin-de-Morestel). La variante E apparaît également comme peu pénalisante, du fait de contraintes plus faibles (pas d'infrastructure agricole, taux de retournement plus bas, sols de moins bonne valeur agronomique).

- Section centre : la variante F Nord est légèrement moins pénalisante que la variante F Sud (sols moins hydromorphes).

URBANISME □ - Section Ouest : la solution de raccordement B2, qui emprunte la zone d'activités de Chénas, est plus pénalisante que la solution B1. Pour les variantes C, les contraintes fortes et assez fortes apparaissent à partir du Vigneu (urbanisation gagnant le fond de vallée), mais ces variantes restent globalement plus favorables que les variantes D. La variante E est de loin la plus pénalisante (linéaire important de tronçons de sensibilité forte et assez forte au niveau des pôles urbanisés et des nombreuses voies de communication).

- Section centre : la sensibilité de l'urbanisation est plus faible au Nord qu'au Sud.

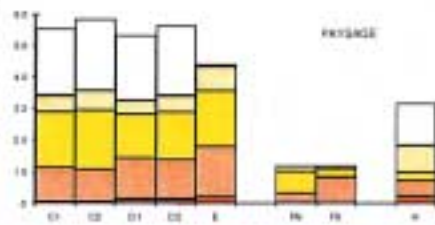
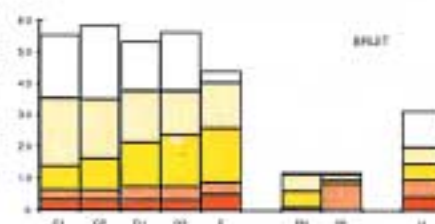
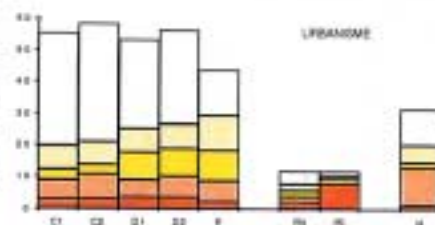
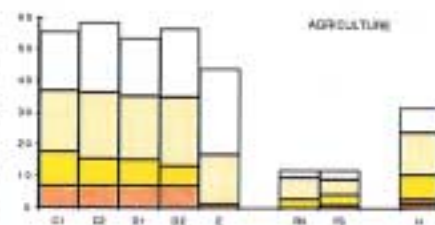
BRUIT □ - Section Ouest : la solution de raccordement B2 est un peu plus pénalisante que la solution B1 (en particulier du fait de l'implémentation d'un raccordement au sud du village de Gréney). Les variantes C et D sont à peu près équivalentes en linéaires de tronçons de sensibilité assez forte à forte. Les variantes C présentent un linéaire de tronçons de sensibilité moyenne un peu inférieure. E présente plus de linéaire de tronçons de sensibilité forte à moyenne.

- Section centre : la variante F Sud est nettement plus pénalisante que la F Nord.

PAYSAGE □ - Section Ouest : il n'y a pas de différence importante entre les deux solutions de raccordement B1 et B2. On préfère cependant la solution B2, plus conforme à l'organisation des grandes infrastructures.

Les variantes C et D apparaissent préférables à la variante E qui ne traverse presque que des secteurs de sensibilité marquée avec plusieurs "points durs". Les variantes C, grâce à un assez long itinéraire dans la vallée du Var, moyennement sensible, sont moins pénalisantes que les variantes D qui parcourent plus longuement les collines habitées.

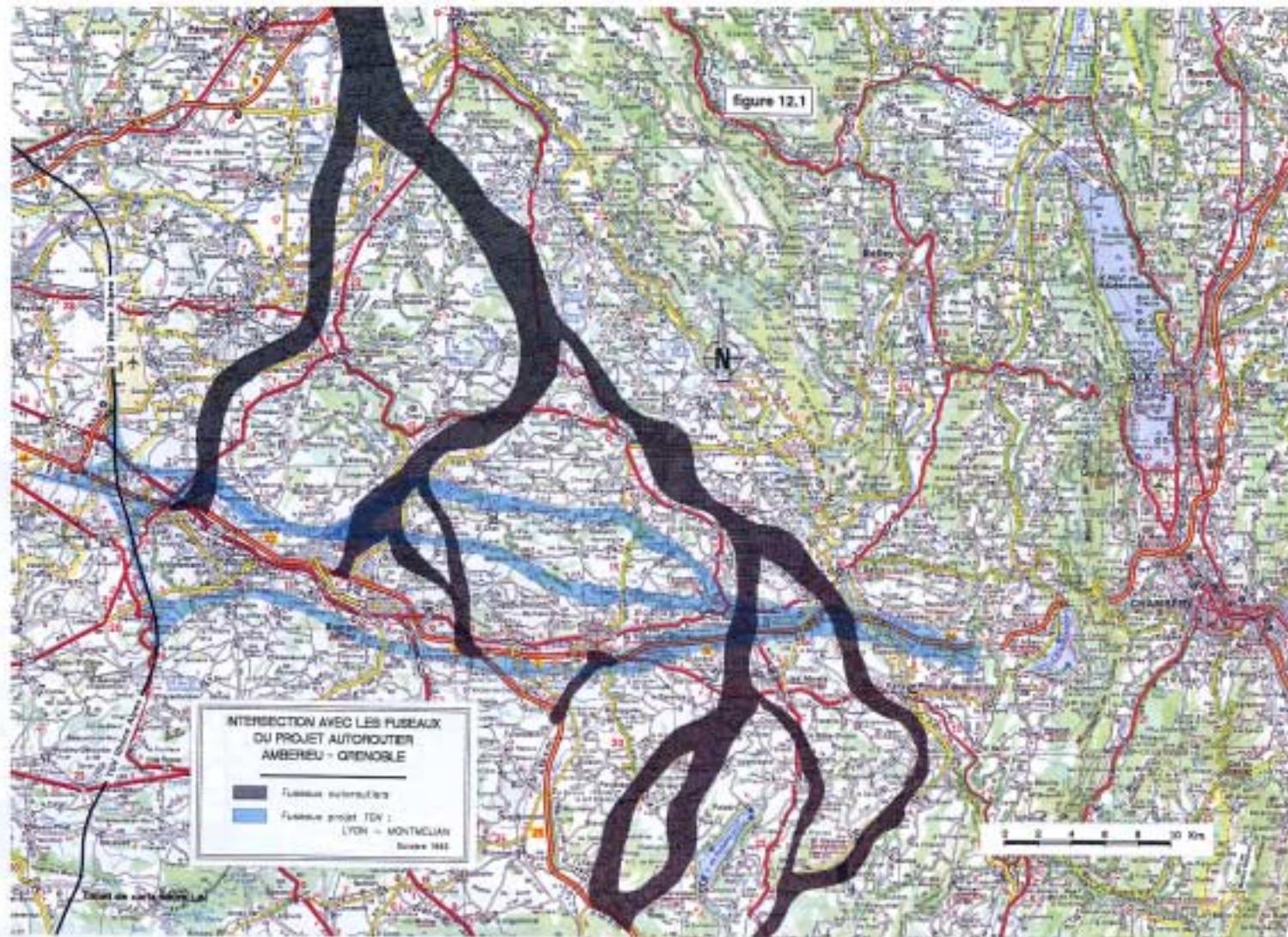
- Section centre : F Nord est sans conteste plus intéressante que F Sud qui traverse les collines habitées de Romagnieu et Belmont-Tramonet.



**12. COMPATIBILITE AVEC LES
AUTRES PROJETS D'AMENAGEMENT
DANS L'AIRE D'ETUDE**

SOMMAIRE

- 12.1 - PROJET AUTOROUTIER AMBERIEU - GRENOBLE
- 12.2 - AUTOROUTE A432 - SECTION PUSIGNAN -
SAINT-LAURENT-DE-MURE
- 12.3 - DEVELOPPEMENT DE LA VILLE NOUVELLE DE L'ISLE-D'ABEAU
- 12.4 - CONTOURNEMENT AUTOROUTIER OUEST DE CHAMBERY



T.G.V. LYON - MONTMELIAN - Octobre 1992

12.1 - PROJET AUTOROUTIER AMBERIEU - GRENOBLE (carte n° 12.1)

Le projet d'autoroute Ambérieu - Grenoble fait également actuellement l'objet d'Etudes Préliminaires et la concertation a été engagée le 19 juin 1992.

L'axe du projet autoroutier est sensiblement Nord-Sud, tandis que celui du projet ferroviaire est Ouest-Est. 11 intersections entre les 9 variantes du fuseau de l'autoroute et les 3 variantes de fuseau TGV dans le secteur concerné ont été identifiées.

Le risque de cumul, sur certaines communes, des infrastructures existantes et projetées, est déterminant et pourrait alourdir le poids des impacts de chaque projet sur l'environnement.

C'est pourquoi il a été décidé de mener une étude particulière des 11 intersections potentielles, l'analyse étant menée tant sous l'angle géométrique (faisabilité technique) qu'environnemental.

Cette étude fait l'objet d'un dossier spécifique.

12.2 - AUTOROUTE A432 - SECTION PUSIGNAN - SAINT-LAURENT DE MURE (carte n° 12.2)

La section de l'autoroute A432 restant à réaliser entre Pusignan et l'antenne autoroutière existante à Saint-Laurent-de-Mure a donné lieu, dans le cadre des études d'Avant-Projet Sommaire, à une consultation des Services et des Elus respectivement en octobre 1991 et janvier 1992.

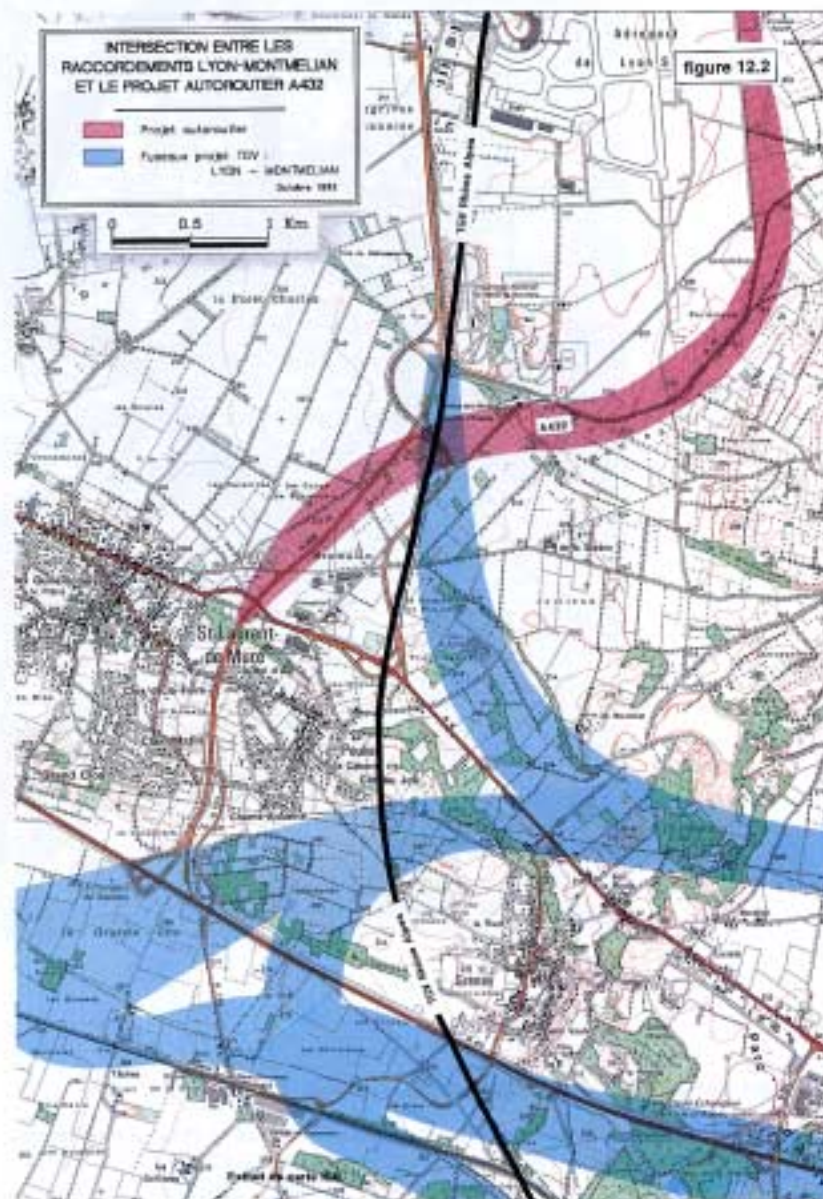
Ce projet est susceptible d'intercepter les raccordements de la liaison Lyon - Montmélian sur la ligne TGV Rhône-Alpes : fuseaux A, B1 et B2.

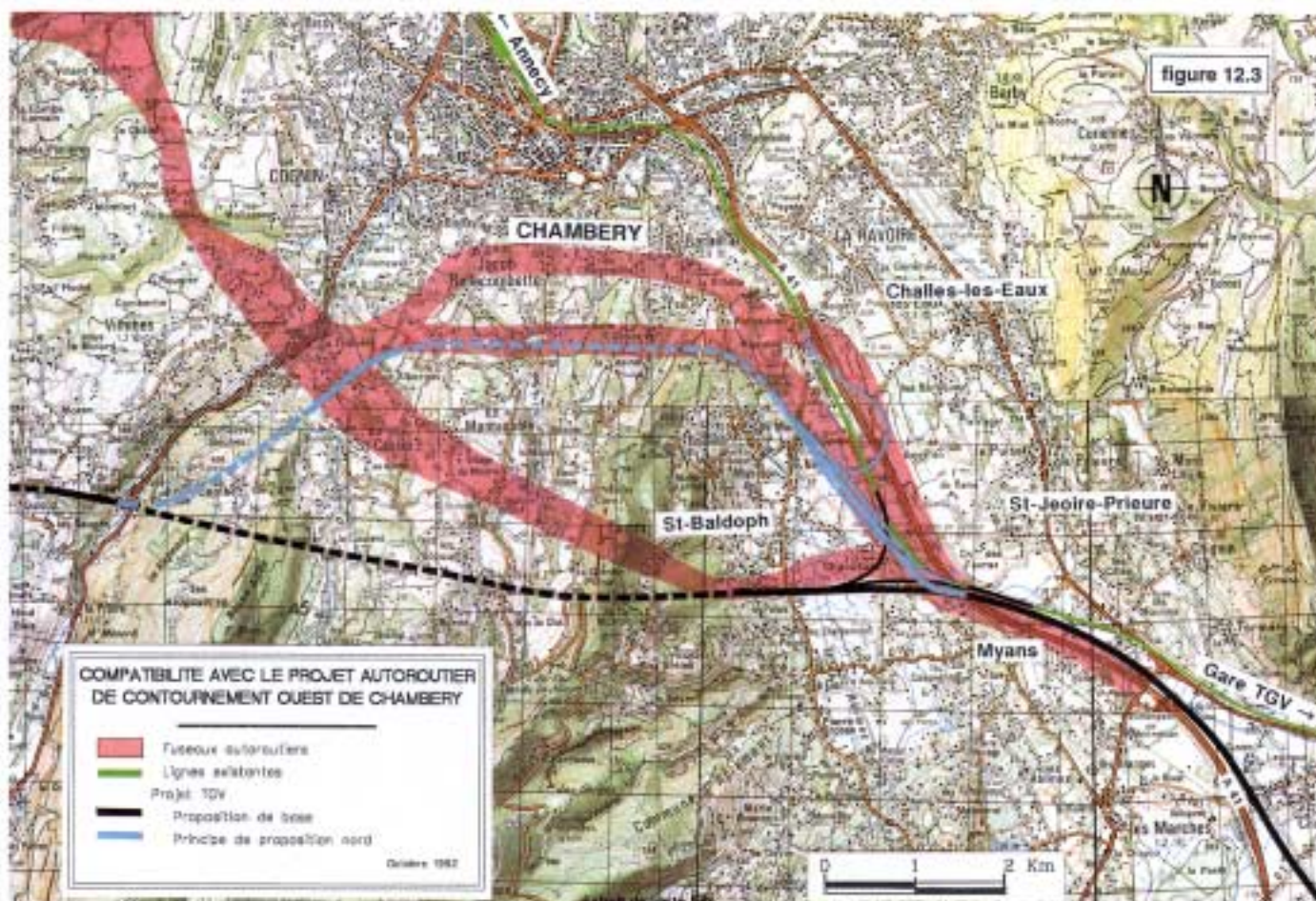
Les modalités techniques du croisement de ce projet autoroutier avec le TGV Rhône-Alpes, qui traverse du nord au sud le domaine de l'aéroport de Satolas, et avec le débranchement du TGV Lyon - Montmélian au sud de l'aéroport, avaient fait l'objet en 1991, d'un examen conjoint par le CETE de Lyon et la SNCF. Il en est ressorti que, moyennant certaines précautions concernant le calage altimétrique, ces projets étaient tout à fait compatibles.

12.3 - DEVELOPPEMENT DE LA VILLE NOUVELLE DE L'ISLE D'ABEAU

Dès les premières concertations relatives au projet de schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse, une réflexion a été engagée sous l'autorité du préfet de région pour veiller à ce que le projet Lyon - Turin respecte le tissu actuellement urbanisé de la ville nouvelle (en particulier la ZAC de Chesnes intéressée par le raccordement B2) ainsi que les projets de développement (en particulier la future ZAC de Chesnes Nord intéressée par le fuseau A et, dans une moindre mesure, par le raccordement B2).

Les réflexions se poursuivront avec l'Etablissement Public de la Ville Nouvelle (EPIDA) en fonction de l'évolution des projets.





T.G.V. LYON - MONTMELIAN - Octobre 1992

12.4 - CONTOURNEMENT AUTOROUTIER OUEST DE CHAMBERY (carte n° 12.3)

Le projet de TGV Lyon - Montmélian étant susceptible d'interférer ou d'être jumelé pour partie avec le projet de contournement autoroutier sud-ouest de Chambéry, dont les études préliminaires d'APS ont été engagées en 1990 par le CETE de Lyon, une étude conjointe CETE - DDE - SNCF, réalisée en 1991, a permis d'examiner la compatibilité des différentes solutions des deux projets.

Cette étude a montré que la proposition de base pour la ligne TGV laisse la possibilité d'opter pour un contournement autoroutier avec tunnel long, jumelé ou du moins très proche, du tracé TGV au sud de Saint-Baldoph, aussi bien que pour une solution de tunnel court plus au nord conformément aux différentes options de tracé autoroutier actuellement à l'étude, telles qu'elles ont été présentées aux élus le 3 juin 1991 (voir plan ci-joint).

En revanche, le déplacement du fuseau de la ligne nouvelle vers le nord implique des surcoûts importants et des temps de parcours moins avantageux du fait d'une inscription délicate des tracés dans une urbanisation dense (Challes-les-Eaux, Saint-Baldoph).

Le jumelage des deux infrastructures apparaît particulièrement délicat (nombreux raccordements tant pour la ligne SNCF que pour l'autoroute incluant des délaissés et des cloisonnements, proximité d'habitat dense et d'une zone d'activité...).

Enfin une telle hypothèse n'aurait pu se raccorder, à l'ouest du tunnel sous l'Épine, qu'avec des tracés plus proches du lac d'Aiguebelette.