



Ouvrage hydraulique de franchissement de l'Oranne (Eure et Loir)

TGV Atlantique



Emprunt de matériaux à Villers-sur-Loir (Loir et Cher)

TGV Atlantique

MILIEU NATUREL

Les incidences du projet sur le milieu naturel pourront avoir diverses origines :

- emprise de la ligne TGV concernant directement des milieux naturels remarquables,
- perturbation induite sur le fonctionnement des systèmes naturels par effets de coupure des déplacements de la faune, par séparation d'espaces biologiquement complémentaires,
- modification des conditions physiques qui délimitent une richesse biologique (essentiellement au travers de perturbations des compartiments eaux de surface et eaux souterraines).

Pour évaluer la sensibilité du milieu naturel, ont été pris en compte :

- la richesse intrinsèque de ce milieu naturel, richesse déterminée sur la base de critères tels que le nombre d'espèces, l'originalité, la rareté, ...
- le fonctionnement des systèmes naturels, c'est-à-dire la complémentarité des espaces,
- les conditions du milieu physique qui déterminent la richesse biologique de la zone concernée.

■ LA SECTION OUEST

• Les grands espaces de l'Est lyonnais (variantes C et D), largement voués à l'agriculture, ne présentent pas de réelle sensibilité en terme de milieu naturel si ce n'est localement avec la présence d'éléments particuliers tels que des colonies de guépier d'Europe.

• Dans la plaine alluviale du Cabelan (variantes C et D) le milieu naturel est largement représenté, comme l'atteste le nombre des ZNIEFF et l'existence d'un projet d'arrêt de biotope au confluent Bourbre-Catelan. L'intérêt du milieu naturel est ici conditionné par deux facteurs : les débordements de la Bourbre et du Cabelan et la nappe phréatique liée à ces deux cours d'eau. Les impacts sur le milieu naturel pourront être limités dans la mesure où l'on gardera les grandes caractéristiques du fonctionnement hydraulique et hydrogéologique actuelles.

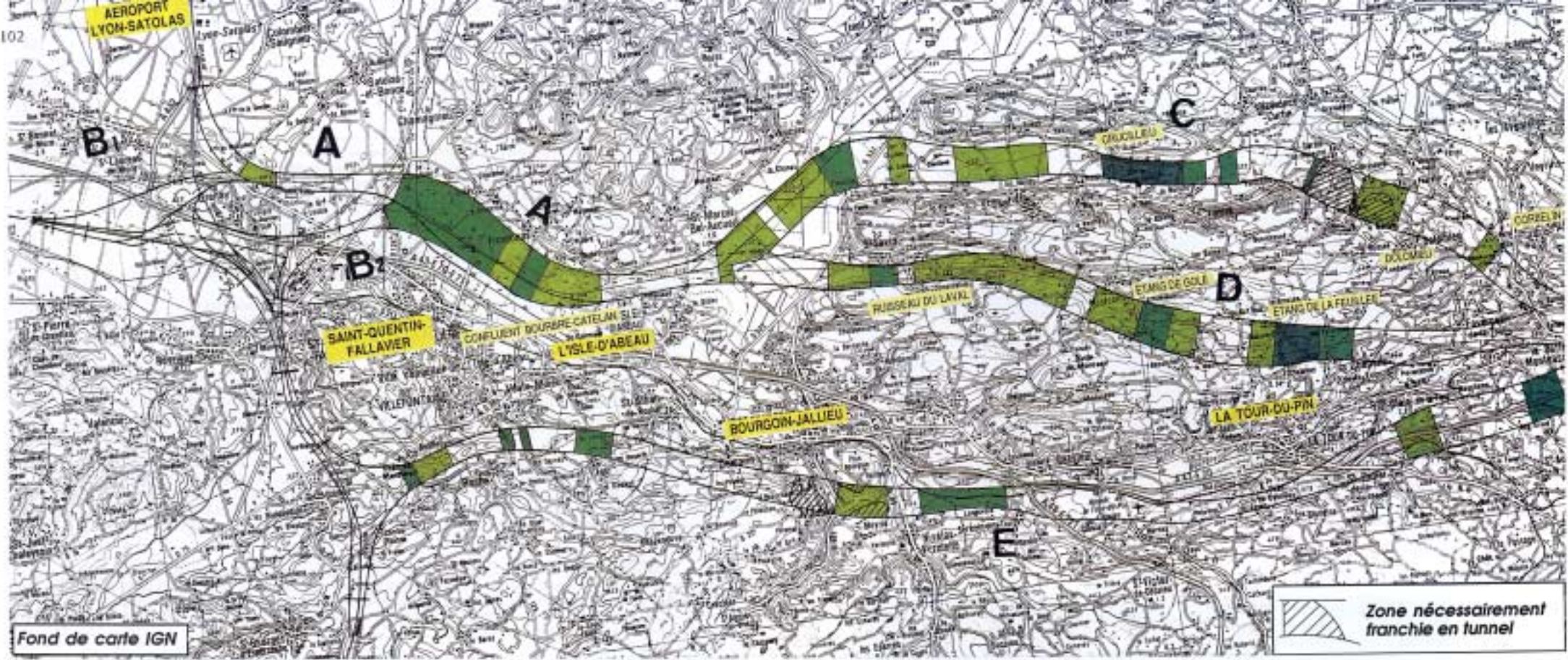
• Dans la partie aval de la vallée du Ver (variantes C) les enjeux biologiques sont modérés. En revanche, la partie amont de la vallée (secteur des lacs de Crucilleu, du Grand Marais, etc) présente un grand intérêt du fait de l'existence de tout un complexe de milieux humides remarquables qui occupe l'ensemble du fond de la vallée. Ces formations (sur substrat tourbeux), sont en outre fragiles aux modifications des conditions hydrauliques et hydrogéologiques. L'impact sera ici inévitablement fort.

• La vallée du Laval (variantes D) est bordée par des versants raides où les boisements ont un rôle de stabilisation des sols. Le fond de vallée est occupé par des formations alluviales plus ou moins étendues. Le milieu naturel reste bien représenté dans cette vallée et un tracé aurait un impact significatif.

• Dans les collines de Dolomieu (variantes C) les enjeux sont modestes, limités à quelques boisements qui ont un rôle de diversification des milieux naturels.



Les étangs, des milieux naturels riches et diversifiés. Ici, Nivang d'Enviou.



- Dans les vallons de la Chapelle-de-la-Tour (variantes D) la configuration est proche de la précédente mais le fuseau concerne les étangs de la Feuillée et traverse le bassin versant des étangs de Gola. Cette situation amène à une sensibilité localement forte : ces étangs ont une valeur biologique remarquable tant au plan faunistique que floristique. Les impacts, qui dépendent du tracé définitif, pourront être forts.
- De Roche à Meyrié (variante E) le fuseau s'inscrit dans des espaces où les sensibilités du milieu naturel sont limitées. Elles ne concernent que des boisements qui ont une fonction de stabilisation des sols et qui sont un élément essentiel de diversification des milieux.
- Dans la vallée de la Bourbre (variante E) le fuseau recouvre en partie le fond alluvial. Les enjeux liés aux formations alluviales sont significatifs, mais il est possible de trouver des tracés qui les évitent.
- Dans les collines de Sainte-Blandine (variante E) les sensibilités de l'environnement se limitent à la vallée de la Bourbre, en amont de l'A43. On a là un complexe de milieu humide remarquable par sa diversité et son étendue. Toute atteinte à ces milieux en mosaïque aurait un impact fort.
- Dans les collines et vallées de Corbeilin, Evrieu et Chimilin (variantes C et D) les sensibilités du milieu naturel sont faibles.

Les cinq variantes affectent chacune mais très localement un milieu remarquable, ayant une valeur de niveau régional. C'est la variante E qui, globalement, s'avère la moins pénalisante et ce d'autant plus que les zones humides de la Bourbre à Saint-André-le-Gaz peuvent être évitées (par le Nord), à l'inverse des deux autres sites de valeur régionale concernés par les variantes C et D.

■ LA SECTION CENTRE

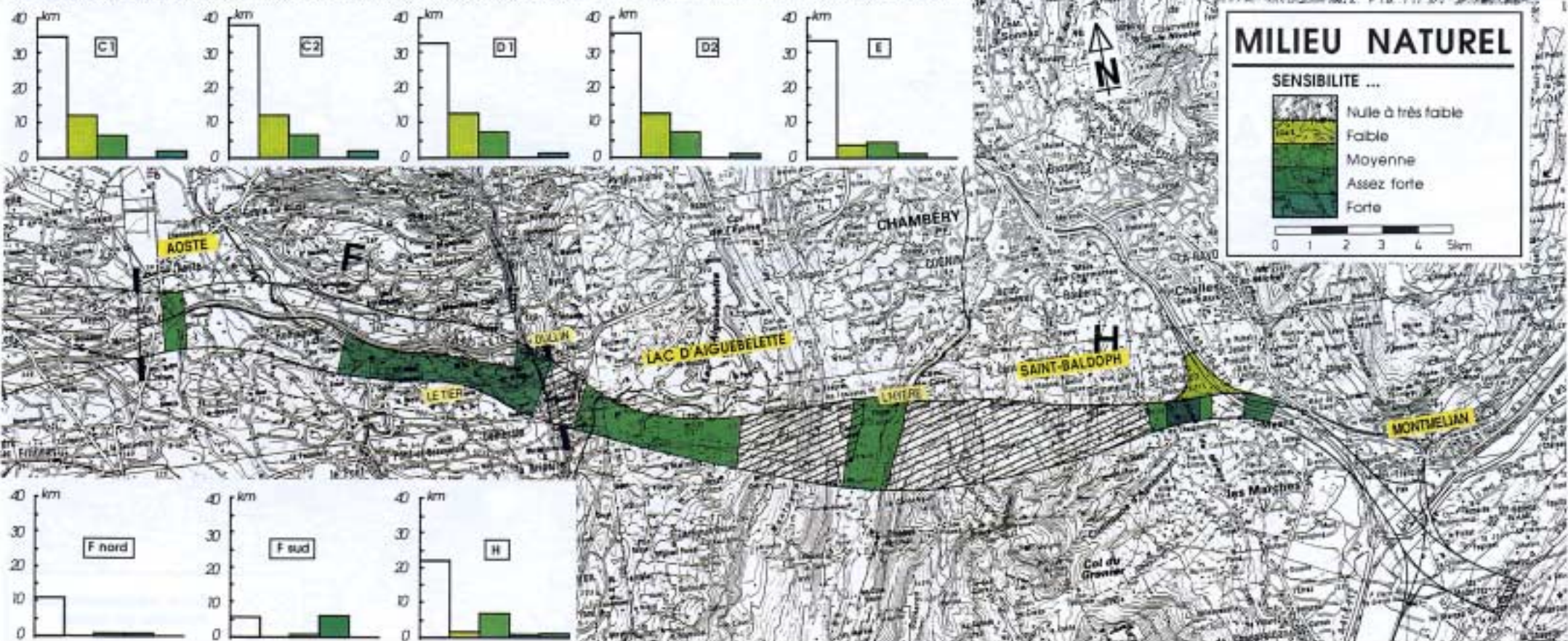
De Chimilin à la falaise de Dullin (variantes F Nord et F Sud) : au Sud de l'A43 et à l'Est du Guiers, la vallée du Tiar présente des ensembles de milieux humides intéressants (y compris bassin de démodulation EDF). Le choix de cette variante F Sud aurait inévitablement des incidences fortes, la vallée du Tiar étant parallèle au fuseau sur près de 5 km. Au Nord en revanche, les sensibilités sont modérées. Dans ce tronçon, le franchissement de la falaise de Dullin peut avoir un réel impact sur les espèces de rapaces rupestres.

La variante F Nord est celle qui a le moins d'incidence sur le milieu naturel.

■ LA SECTION EST

• Dans la cuvette du lac d'Aiguebolette, le fuseau s'inscrit au sein d'espaces globalement diversifiés. En outre, il faudra éviter que les travaux n'aient des effets sur les milieux bordant le lac par augmentation des apports solides.

• La traversée des massifs : c'est au niveau de la séquence à l'air libre, dans la vallée de l'Hyère, que des impacts sur les milieux thermophiles en piedmont de la chaîne de l'Epine et sur les milieux humides du fond de vallée peuvent apparaître. Des mesures seront nécessaires pour éviter que la mise en dépôt des matériaux ait des effets négatifs sur le milieu naturel.



- **Le vignoble de Savoie** : dans sa partie Ouest, le tracé chemine dans une zone humide remarquable tant par sa faune que par sa végétation. Son franchissement aura nécessairement un impact fort sur ces secteurs.
- **La vallée du Bondeloge et la plaine de l'Isère** : à l'exception de marais résiduels le long du Bondeloge et de la ripisylve de l'Isère, le milieu naturel est largement banalisé. Un tracé préservant ces espaces résiduels ou ne les perturbant que localement (forêt alluviale de l'Isère) est possible.

LA PRESERVATION DU MILIEU NATUREL

Dans le cadre du dossier, le cahier de projet tend à intégrer les contraintes liées au maintien des qualités biologiques des milieux intéressants concernés. Celles-ci peuvent nécessiter des dispositions relatives à la conception même du projet (limitation d'emprise, cotage du profil en long pour maintien des circulations d'eau, ...) et d'autres concernant le déroulement des travaux (clôture de l'emprise, protection des eaux, limitation du bruit, ...)

En ce qui concerne la faune, les mesures prises consistent principalement à rétablir les possibilités de déplacement. La continuité des couloirs est maintenue soit par l'aménagement d'ouvrages mixtes, soit par la création d'ouvrages spécifiques. La localisation définitive de ces ouvrages et les caractéristiques de leur aménagement sont définies à partir de l'APS en fonction des caractéristiques des déplacements (passage très localisé ou diffus, fréquentation etc) déterminés par enquête, voire observations, et de la configuration de la ligne (profil en long, largeur d'emprise, ouvrages prévus etc). Les avis des Associations de chasse, de pêche et de leurs Fédérations, sont recueillis.



Passage supérieur à grande faune, en forêt de Vilroye (Savoie)

TGV Atlantique



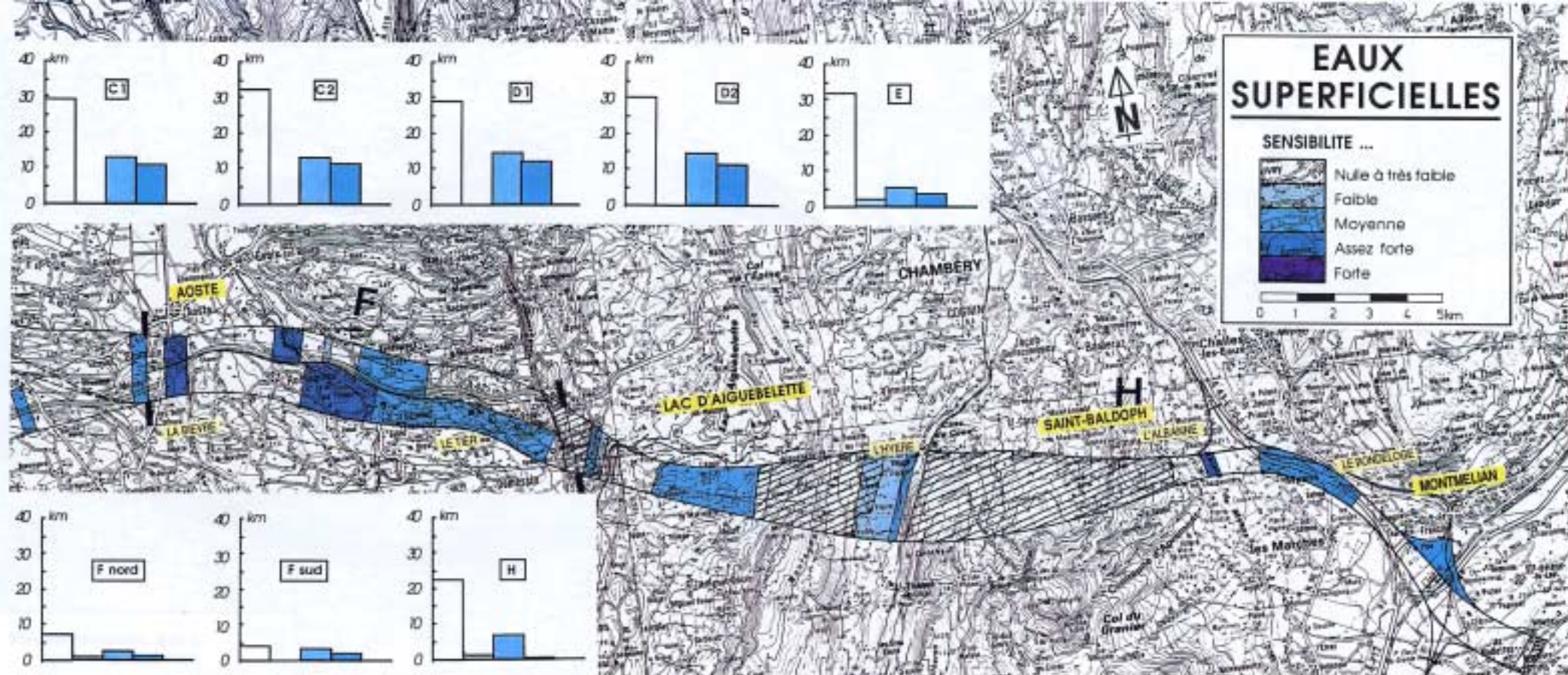
EAUX SUPERFICIELLES

Les effets du projet sur les eaux superficielles découleront d'éventuelles modifications des caractéristiques du lit et des écoulements. Il n'y aura pas de pollution en phase d'exploitation. Les incidences possibles en période de travaux (pollution par les matières en suspension et les hydrocarbures, prélèvements d'eau excessifs pour les besoins du chantier...) seront réduites par l'imposition, par voie contractuelle, de mesures spécifiques aux entreprises (cf encart "les précautions en phase de travaux" exposé au chapitre "urbanisme").

■ LA SECTION OUEST

- La plaine du Catelan (variantes C et D) est drainée par le Catelan et la Bourbre qui présentent une bonne qualité globale. Ces deux cours d'eau s'inscrivent sur des linéaires importants dans le fuseau, ce qui accroît les risques d'impacts.
- Le ruisseau du Ver (variantes C) offre une forte valeur biologique. Le fuseau emprunte la vallée sur l'essentiel de son linéaire. Là encore les risques d'impacts sont réels.

- La vallée du Leval (variantes D) : en amont de Saint-Savin la valeur du cours d'eau est forte alors qu'elle est un peu moindre en aval. Cette vallée étant plus étroite que la précédente, les risques d'impacts sont légèrement supérieurs.
- Les collines de Dolomieu (variantes C) sont traversées par un ensemble de petits affluents du Rhône qui présentent des enjeux forts. Ces rivières perpendiculaires au fuseau subissent des impacts forts mais localisés au niveau des franchissements.
- Les vallons de la Chapelle-de-la-Tour (variantes D) : à l'Est des sources du ruisseau d'Enfer, le réseau hydrographique ne présente pas d'enjeu.
- De Roche à Meyrié (variante E) le fuseau coupe une série de ruisseaux plus ou moins encaissés et qui présentent de bonnes valeurs biologiques. Les impacts seront forts mais ponctuels.
- Dans la vallée de la Bourbre (variante E), le fuseau coupe quelques affluents de la Bourbre qui descendent des coteaux dominant au sud la vallée. Là encore les impacts seront ponctuels.
- Dans les collines de Sainte-Blandine (variante E), le fuseau franchit la vallée de la Bourbre dans sa partie amont où la rivière est un enjeu important. Les impacts pourront être forts.
- Dans les collines et vallées de Corbellin, Evrieu et Chimilin (variantes C et D), le cours d'eau le plus sensible est la Bièvre. Elle est franchie par le fuseau et les impacts seront donc localisés.



La variante E est la plus favorable car elle ne fait que recouper un certain nombre de cours d'eau, au contraire des variantes C et D qui sont parallèles à des cours d'eau de bonne qualité globale.

■ LA SECTION CENTRE

• De **Chimilin à la falaise de Dullin** (variantes F Nord et F Sud), l'option Sud du fuseau emprunte la vallée du Tier, puis celle de la Boubre sur des linéaires importants. Les impacts pourront concerner une part importante de ces cours d'eau. L'option Nord en revanche interfère plus localement avec le réseau hydrographique.

Entre Chimilin et Dullin c'est la variante F Nord qui est la plus intéressante.

■ LA SECTION EST

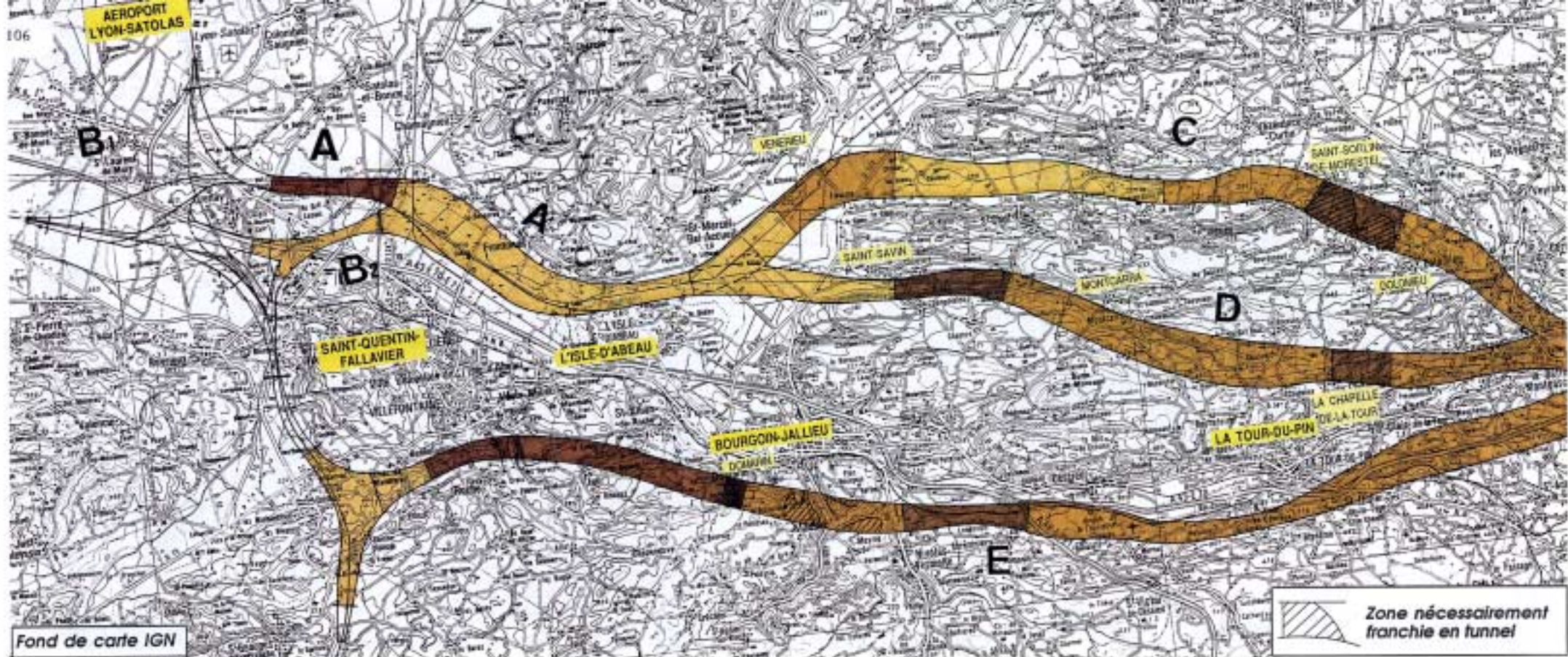
• Le **lac d'Aiguebelette** et les rivières qui l'alimentent constituent un enjeu biologique important. De ce fait, le passage du fuseau dans le bassin versant de proximité du lac et le franchissement des affluents du lac peuvent avoir des impacts forts.

• Pour la **traversée des massifs**, le passage en tunnel limitera les impacts sur le réseau hydrographique. Cependant, le passage au niveau de l'Hyères peut avoir des incidences en phase de chantier compte tenu de l'ampleur de celui-ci (deux têtes de tunnels et un viaduc).


• Dans le **vignoble de Savoie**, le seul cours d'eau important franchi par le fuseau est l'Albanne. Les impacts seront forts mais localisés.

• La **vallée du Bondeloge** est suivie par le fuseau sur quelques kilomètres. Les impacts sur ce cours d'eau de bonne qualité peuvent être importants. Au delà, le franchissement de l'Isère et de ses affluents sera à l'origine d'impacts localisés.

On remarque que sur l'ensemble des sections, il n'existe pas de sensibilité globale forte.



Fond de carte IGN

 Zone nécessairement franchie en tunnel

EAUX SOUTERRAINES

L'influence d'une ligne nouvelle sur le contexte hydrogéologique et notamment l'alimentation en eau potable (AEP) est beaucoup plus limitée que celle d'une autoroute puisqu'aucune pollution chronique n'est émise par la ligne en service, et qu'aucun risque accidentel n'existe en l'absence de transport de marchandises. Les influences potentielles majeures sont donc :

- l'influence dynamique sur l'écoulement des eaux souterraines, liée notamment aux modifications topographiques induites par le projet (déblais, remblais nécessitant la purge de matériaux compressibles) ; les conditions d'alimentation en eau des sources et captages peuvent en être modifiées définitivement,
- l'influence temporaire liée à la période du chantier, incluant notamment le risque de pollution accidentelle.

Les éléments pris en compte pour apprécier cette influence prévisible sont :

- le contexte hydrogéologique local, ses caractéristiques et sa sensibilité
- la présence de captages pour AEP, ou de zones de ressource en eau
- le profil en long moyen dans le fuseau (grands déblais et tunnels notamment).

■ LA SECTION OUEST

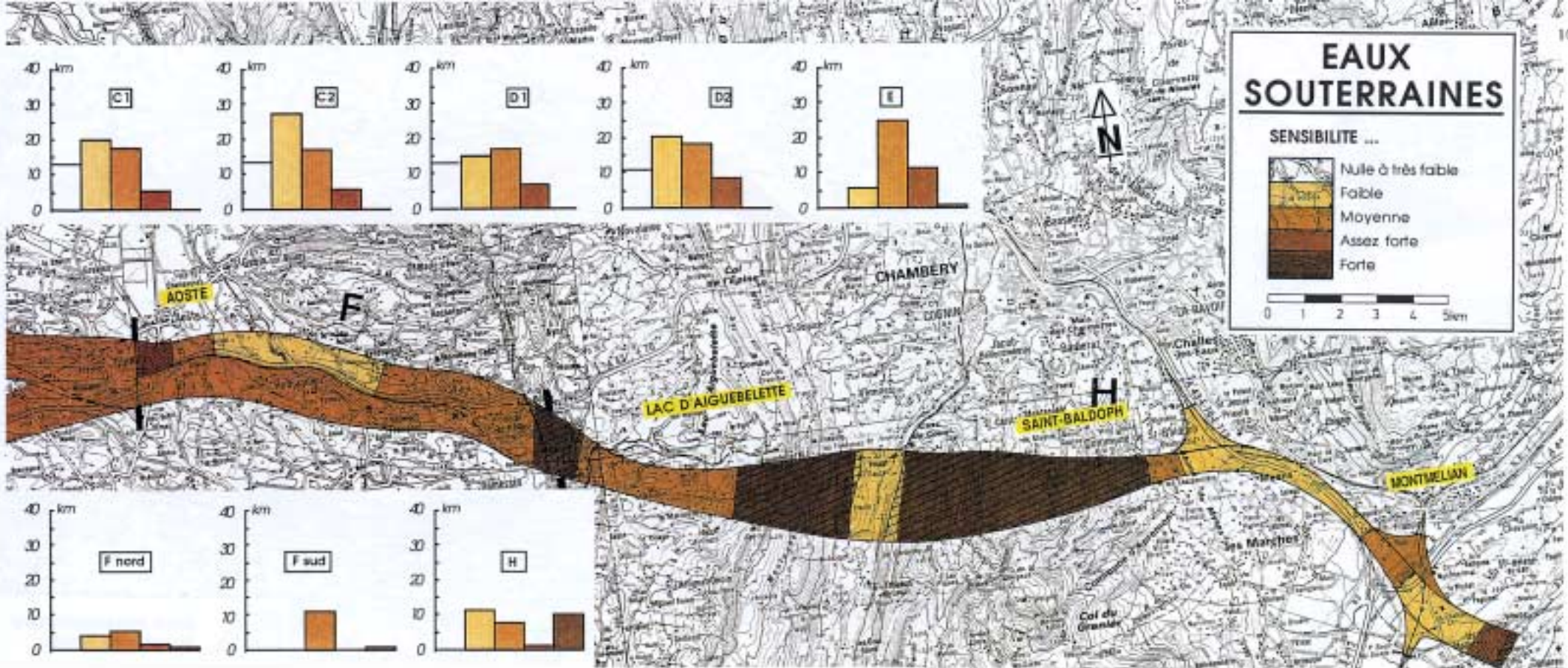
- Les variantes C et D se développent dans un contexte hydrogéologique identique d'Ouest en Est :
 - les terrasses de l'Est Lyonnais, dont la nappe n'est pas utilisée dans ce secteur,
 - l'arc morainique de Grenay, concerné notamment par les variantes de raccordement,
 - les plaines de Bourbre et Celsien prolongées par les vallées alluviales des ruisseaux de Ver et de Laval, sièges de captages importants et de réserve en eau,
 - enfin, les collines de grès molassiques des Terres Froides peu exploitées pour l'AEP collective mais abondamment utilisées pour des usages particuliers agricoles ou domestiques.

Les enjeux du secteur ne justifient pas de risque d'impact fort. Par contre le risque assez fort traduit les incidences potentielles des fuseaux dans deux types de situation :

- empiètement très net sur un périmètre de protection éloigné de captage étendu, avec incidence possible directe sur l'écoulement des eaux et donc l'alimentation de ce captage : c'est le cas à l'amont de Saint-Savin (variantes D) et au droit du captage de la Rorta (variantes C et D) où de plus le fuseau affecte une zone prévue pour une extension des captages actuels ;
- passage hors des périmètres de protection, mais risque d'incidence forte sur les écoulements liés à un captage : ainsi déblai à l'Est de la Chapelle-de-la-Tour vis à vis des drains et sources de la Tour-du-Pin (variantes D), et surtout tunnel(s) au Sud de Saint-Sorlin-de-Morestel pouvant modifier les potentialités de la source de Morthelaysse du SE Dolomieu - Montcarria, située au Sud immédiat du fuseau (variantes C).

Le degré moyen concerne des longueurs non négligeables en deux types de situation principales :

- la plus courante, et de loin, correspond à la traversée des collines des Terres Froides où les déblais



localement importants peuvent, quelle que soit la localisation finale du tracé dans le fuseau, modifier l'alimentation des sources et puits à proximité de la voie (variantes C, mais surtout D).

- emprunt de la plaine du Catelan par le fuseau C, avec risque de modification localisée du niveau de la nappe au droit du plan d'eau de Vénérieu dû à la purge des terrains tourbeux, et dans le même secteur empiètement sur une zone de réserve en eau.

- **La variante E** concerne un contexte hydrogéologique différent, avec des incidences plus marquées :
 - du TGV Rhône-Alpes à Domarin, les moraines glaciaires sont exploitées pour l'AEP par des sources réparties sur le rebord Nord et dans les versants de thalwegs. Les débits multiples y auront inévitablement des incidences sur les écoulements et l'alimentation des captages (degré assez fort) ; l'inscription des périmètres des sources de Domarin dans la largeur du fuseau fait peser une menace sur leur pérennité (degré fort).
 - L'emprunt sur trois kilomètres de la vallée alluviale de la Bourbe par une partie du fuseau, concernant le secteur du captage du Vernay, constitue un enjeu fort. Le passage en bordure Sud d'une part, et le risque lié uniquement à la période des travaux conduit néanmoins à un classement localisé en assez fort.
 - Au-delà, et jusqu'à son extrémité, le fuseau E se présente comme les variantes C et D (degré moyen).

- La solution de raccordement B1 est moins pénalisante que B2.
- Les variantes C et D, ne présentent pas globalement de différence majeure, même si ces dernières apparaissent légèrement plus pénalisantes.
- La variante E apparaît sans conteste nettement plus défavorable que les quatre autres.

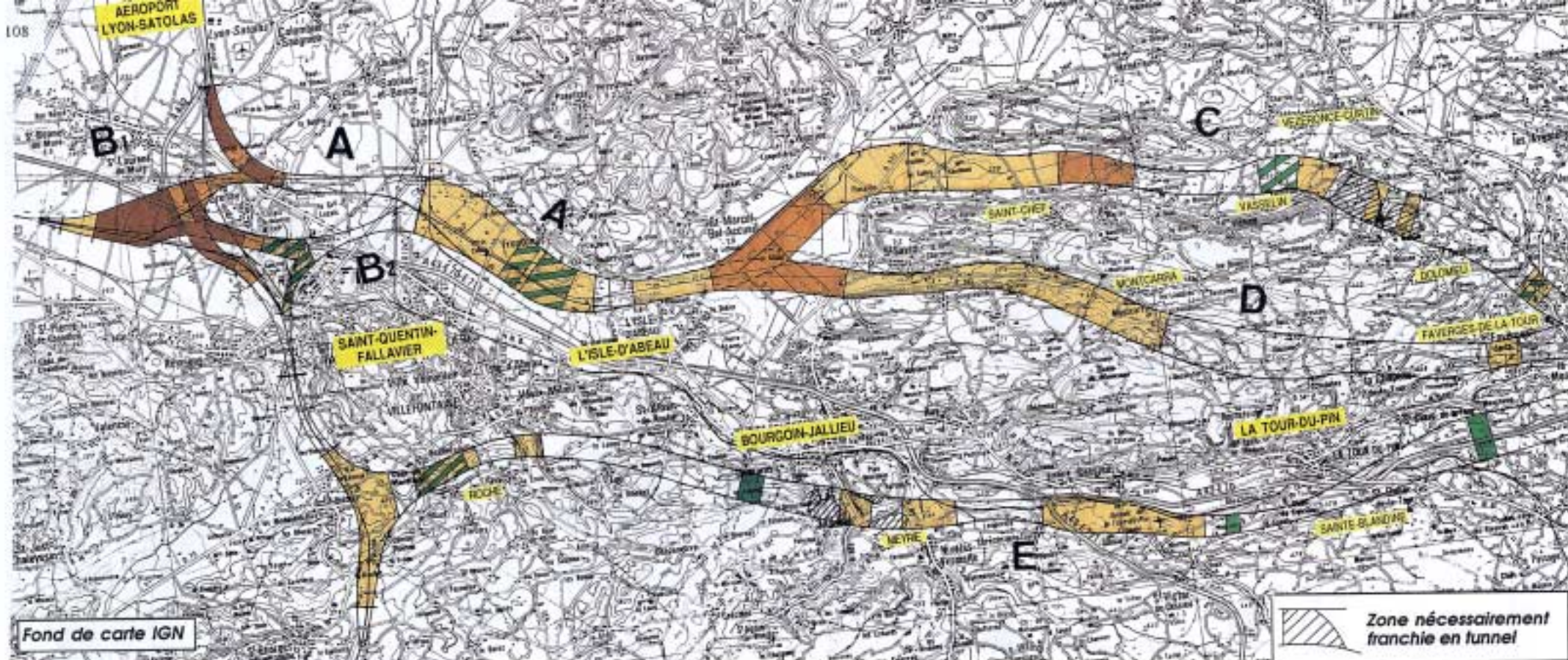
■ LA SECTION CENTRE

Le contexte hydrogéologique se répartit entre les grès molassiques dominants au Sud de l'autoroute puis omniprésents, et les formations alluvionnaires du Guiers et du marais d'Avressieux au Nord de l'A43. Les périmètres du captage AEP d'Aoste occupent la vallée de la Bièvre entre la ville et l'autoroute. Ce captage constitue le seul point délicat du fait du passage inévitable dans le périmètre éloigné (degré assez fort), tandis que l'essentiel des fuseaux présentent les contraintes localisées déjà citées dans les grès, ou des risques d'incidence sur l'hydrologie des marais (degré moyen).

Les variantes F Nord et F Sud qui présentent des enjeux de nature différente ne peuvent être départagés à ce stade de l'étude.

■ LA SECTION EST

Cette section est dominée par les traversées en tunnel des massifs calcaires des montagnes de Duflin, de l'Épine, et de la Chartreuse. Dans ces formations karstifiées qui alimentent toutes des captages AEP, le risque est certain et important de drainage des circulations avec des répercussions possibles à grande distance sur certaines de ces sources. Des études très détaillées seront à mener dès l'APS, puis au stade de l'APD, pour déterminer les mesures à prendre. A un degré moindre d'autres tronçons justifient d'un niveau moyen (débit important, proximité de captage ou secteur de ressource en eau). Cette section de fuseau unique présente un enjeu hydrogéologique majeur.



AGRICULTURE

Dans toutes les unités agricoles traversées, les impacts d'une grande infrastructure linéaire sont :

- d'une part directs et liés principalement à l'emprise sur les surfaces agricoles et aux effets de coupure des infrastructures et des exploitations,
- d'autre part, indirects : effets sur le milieu physique, effets sur l'économie globale des exploitations ou des régions agricoles.

Des mesures précises de réaménagement foncier, de restitution de surfaces d'emprise seront prises, afin de réduire et compenser les impacts du projet.

Plusieurs critères ont été choisis afin d'apprécier le "dynamisme" des grandes unités agricoles et leur sensibilité vis-à-vis du projet. Ces critères sont liés :

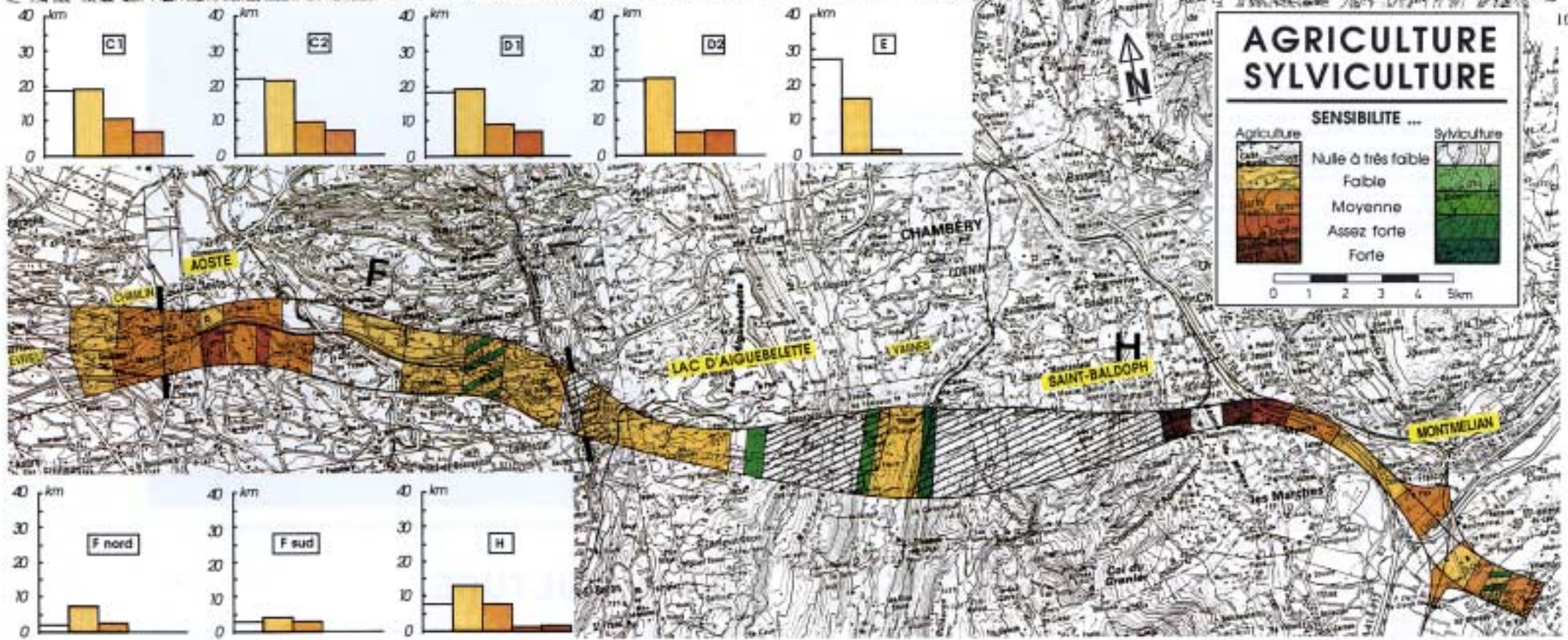
- à la valeur des productions agricoles : secteurs de cultures pérennes (vignes maraîchage, vergers) et périmètres de production AOC, particulièrement sensibles aux prélèvements,
- aux grands aménagements : équipements de drainage et d'irrigation (images d'un certain dynamisme des systèmes de production), secteurs remembrés, où de nouveaux réaménagements fonciers seront nécessaires et perturberont de nouveau l'organisation de l'espace agricole,
- au potentiel réel des surfaces consacrées aux cultures : sols de bonne valeur agronomique.

■ LA SECTION OUEST

• **Les grandes terrasses agricoles de l'Ouest** (variantes C et D) sont des secteurs dominés par la céréaliculture (plus de 50 % de la SAU). Les exploitations y sont de grande taille (plus de 50 % des exploitations couvrent plus de 35 ha). Les surfaces, récemment remembrées, ont été aménagées de réseaux d'irrigation de grande ampleur qui permettent une bonne mise en valeur des sols (Association Syndicale Agréée (ASA) de la plaine de Lyon, schéma directeur de l'agglomération lyonnaise). C'est un secteur dynamique (plus de 40 % d'installations entre 1970 et 1988). Les impacts seront assez forts et toucheront les grandes infrastructures agricoles mises en place ou en projet (surfaces remembrées, réseaux d'irrigation).

• **La plaine du Catelan** (variantes C et D) est un secteur de grandes cultures céréalières, (dont maïs) sur terres irriguées (ASA de la Bourbre et du Catelan). Par endroits, les sols sont de qualité agronomique assez médiocre, présentant des caractères hydromorphes. Lorsque les surfaces ne sont pas drainées, les peupliers remplacent les céréales. Globalement, l'agriculture (plutôt de type monoculture) de la Bourbre et du Catelan est peu sensible. Les impacts seront ponctuels, essentiellement liés aux coupures de l'espace agricole (les réseaux d'irrigation et de drainage devront être rétablis).

• **Dans la vallée du Ver** (variante C), les surfaces agricoles sont relativement importantes (1300 ha sur la commune de Saint-Chel). Elles sont consacrées aux céréales et en particulier, au maïs (50 à 60 % de la SAU). Ces cultures sont complétées par des vergers et de la vigne (plutôt en régression), ainsi que par un peu d'élevage. Les exploitations, ici plus orientées vers des systèmes de productions mixtes, sont généralement de taille moyenne à petite (70 à 85 % d'exploitations de moins de 20 ha). Les impacts du projet sur le milieu agricole resteront relativement faibles : les secteurs de cultures pérennes, par exemple, ne sont pas dans l'emprise du luseau. Par contre, les surfaces remembrées de Saint-Chel et Vézérancourt-Curtin sont touchées par le projet.



- **La vallée du Laval (variantes D),** plus étroite que la vallée du Ver, présente une agriculture moins dynamique, notamment à l'Est de Montcarra : pas de surface remembrée, pratiquement pas d'installation de nouveaux exploitants entre 1970 et 1988 etc. Les impacts resteront limités et réductibles (impacts directs).
- **Dans les collines de Dolomieu (variantes C),** les enjeux agricoles sont modérés : on trouve des exploitations de moins de 20 ha sur les communes de Dolomieu, Saint-Sorlin-de-Morestel et Vasselain, avec des systèmes d'exploitation mixte (polyculture / élevage). Les impacts seront surtout liés aux déplacements du bétail ou à la coupure des unités agricoles.
- **Les vallons de la Chapelle-de-la-Tour (variantes D) :** les exploitations des communes de la Chapelle-de-la-Tour et Faverges-de-la-Tour sont orientées vers des systèmes de polyculture / élevage. Elles sont de taille variable. L'agriculture y est "dynamique" : des exploitants jeunes (10 à 20 % de moins de 35 ans) ou avec successeur, un grand nombre d'installations récentes (20 à 40 % entre 1979 et 1988), des surfaces agricoles en légère augmentation (la Chapelle-de-la-Tour, 1979 et 1988). Dans ce secteur, les enjeux agricoles restent toutefois modérés.
- **De Roche à Meyrié (variante E),** le fuseau traverse un ensemble de vallons assez humides où les sensibilités agricoles ne sont pas très fortes. Les productions sont essentiellement céréalières, sur des sols dont la qualité agronomique n'est pas exceptionnelle. Les impacts resteront limités.

- **Dans la vallée de la Bourbre et les collines de Sainte-Blandine (variante E),** les activités sont de type polyculture / élevage. Les surfaces consacrées à l'agriculture restent faibles ; les exploitations sont de petite taille (sur Cassieu, par exemple, beaucoup ont une surface inférieure à 5 ha), la qualité agronomique des sols est moyenne. Sur Cassieu, on note 20 à 40% d'installations entre 1979 et 1988. Les impacts ne toucheront pas de grandes infrastructures agricoles, et resteront très ponctuels.

- **Les collines et vallées de Corbellin, Evrieu et Chimilin (variantes C et D) :** c'est uniquement à l'Est de ces espaces colliniens que l'agriculture présente des sensibilités. La commune de Chimilin a été remembrée. De même que sur le secteur d'Aoste, on pratique des activités de polyculture / élevage avec en particulier du maïs et des vergers. Les impacts du projet seront essentiellement liés à l'emprise sur des espaces agricoles remembrés et aux effets de coupure.

- *Aucune différence significative n'apparaît entre les deux types de raccordement B1 et B2, situés sur les plateaux céréalières de l'Est Lyonnais.*
- *Les contraintes des variantes D sont légèrement moins fortes que celles des variantes C : taux de remembrement plus bas, infrastructures agricoles tels irrigation et drainage moins développés...*
- *Pour les mêmes raisons, la variante E est également peu pénalisante.*

■ LA SECTION CENTRE

L'incidence d'ensemble sur l'agriculture sera assez forte. Les territoires agricoles se sont déjà organisés de part et d'autre de l'autoroute : tout le secteur est remembré et les sols sont de bonne valeur agronomique. Les exploitations sont de taille moyenne à petite (sur la commune de Romagnieu, 70 à 85 % des exploitations couvrent moins de 20 ha) et orientées vers un élevage de plus en plus dominant complété par la polyculture. Au Nord du fuseau, on trouve des zones traditionnelles de vergers, qui ne seraient pas touchées par un tracé.

La variante F Nord semble légèrement moins pénalisante que la variante F Sud, car les sols sont de moins bonne qualité (excès d'hydromorphie dans la vallée du Guiers).

■ LA SECTION EST

• Dans la cuvette du lac d'Alguebelle, les impacts sur l'agriculture resteront ponctuels. Sur la commune de Lépin-le-Lac, 80 % de la surface agricole utilisée (SAU) sont consacrés aux surfaces en herbe, complétés par des cultures de maïs.

• La traversée des massifs : c'est seulement dans la vallée de l'Hyère que peuvent apparaître des impacts sur l'agriculture. Sur la commune de Vimines, orientée vers l'élevage, les surfaces agricoles sont en herbages (80 % de la SAU), sur des sols assez humides. Les sensibilités de l'agriculture se rattachent ici, à une fragilité des exploitations encore en place (peu d'exploitations et une déprise importante liée à des exploitants sans successeur).

• Les vignobles de Savoie, délimités par des périmètres de production AOC, constituent sur l'aire d'étude les secteurs les plus sensibles au passage du TGV. Le fuseau traverse le périmètre AOC sur un kilomètre (en deux tronçons) au niveau de Saint-Baldoph et de Chacusard (AOC "Aprémont", "Abymes" etc). On notera que toutes les surfaces comprises dans les périmètres AOC ne sont pas plantées de vignes, en particulier au niveau Chacusard. Au niveau de Myans le fuseau englobe quelques vignobles également classés AOC, mais ces zones sont situées en bordure du fuseau et pourront être évitées.

• La vallée du Bondeloge et la plaine de l'Isère : dans ces unités agricoles orientées vers les productions céréalières, les impacts seront assez forts, en particulier si le tracé s'éloigne des grandes infrastructures en place. En effet, ces secteurs sont déjà marqués par l'aménagement des autoroutes A41 et A43 : emprise sur des sols de bonne valeur agronomique, effets de coupure, nouvelle organisation des exploitations (remembrements, aménagements fonciers etc).

LES MESURES EN FAVEUR DE L'AGRICULTURE

Malgré des contraintes géométriques fortes, la recherche de tracés au stade de l'APS s'efforce de limiter la coupure de l'espace agricole. Dès cette étape également les dispositions techniques visant à réduire les impacts sont envisagées, qu'elles concernent le rétablissement des communications, celui des réseaux d'irrigation ou de drainage, ou encore les questions hydrauliques. Elles sont précisées dans la suite des études.

Pour remédier à l'effet de coupure de la ligne nouvelle sur l'espace, il est fait application de l'article 10 modifié de la loi d'orientation agricole n° 62.933 du 8 août 1962 et de ses décrets d'application. Ils mettent à la charge du maître d'ouvrage de l'infrastructure les différents types de remembrements décidés par les Commissions Communales d'Aménagement Foncier et les travaux connexes qui y sont liés, dans le périmètre perturbé par l'ouvrage. Dans les secteurs non remembrés, ces opérations permettront une amélioration de la productivité des exploitations. Il est également fait appel aux Sociétés d'Aménagement Foncier et d'Équipement Rural (S.A.F.E.R.) pour la mise en réserve préalable de terres. Ceci permet d'atténuer les effets des prélèvements nécessaires lors de la réalisation du projet.

Ces mesures envisagées pour réduire ou compenser les dommages causés sont examinées par le maître d'ouvrage en concertation étroite avec les différents acteurs concernés (organisations professionnelles agricoles, Chambre d'Agriculture, Direction départementale de l'Agriculture et de la Forêt etc). De même les indemnisations liées aux acquisitions des terrains sont fixées sur la base d'un protocole négocié avec les organisations agricoles.



Les boisements étendus du massif de l'Épize ne sont pas concernés par le projet

SYLVICULTURE

Les effets du projet sur la sylviculture concernent essentiellement l'emprise directe sur les peuplements forestiers et les incidences sur les modalités d'exploitation : coupure des routes forestières, destruction des unités fonctionnelles, exploitation "prématurée" des coupes sous emprise, effets indirects liés aux sensibilités du milieu forestier (en particulier sensibilités des Isières : descente de cimes, effets de bordure etc).

Les boisements sont également pris en compte à travers l'étude du paysage et du milieu naturel. Ici, ce sont les critères de gestion sylvicole qui ont permis de déterminer la sensibilité globale des peuplements forestiers :

- gestion par l'Office National des Forêts (peuplements domaniaux ou communaux),
- gestion par des propriétaires privés, à l'aide d'un Plan Simple de Gestion (PSG),
- boisements bénéficiant de subventions du Fond Forestier National (FFN).

■ LA SECTION OUEST

• Les grandes terrasses de Fouest (variantes C et D) : la forêt domaniale, située entre le parc d'activité de Chesnos, l'A43 et la voie ferrée Lyon-Bourgoin, est d'autant plus sensible qu'elle se situe dans un territoire déjà morcelé par de grandes infrastructures. Sa surface est limitée et elle a fait l'objet de récents réaménagements fonciers permettant son maintien.

• Dans la plaine du Catalan (variantes C et D), la vallée du Ver et les collines de Dolomieu (variantes C1 et C2), les fuseaux traversent des secteurs de peuplements (boisements privés ou gérés par l'ONF). Ces peuplements ne présentent qu'une sensibilité moyenne par rapport au projet : les impacts sont réduits, les boisements pouvant être reconduits sur des espaces similaires. Seules quelques parcelles bénéficiant d'une aide du FFN sont exploitées de façon dynamique.