



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement du plan de voie en gare de Saint-André-le-Gaz (38)**

**n°Ae : 2017-40**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 26 juillet 2017 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement du plan de voie en gare de Saint-André-le-Gaz (38).*

*Étaient présents et ont délibéré : Marie-Hélène Aubert, Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Thierry Galibert, Philippe Ledenvic, Serge Muller, Thérèse Perrin, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian.*

*En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Étaient absents ou excusés : Fabienne Allag-Dhuisme, François Duval, François Letourneux, François-Régis Orizet.*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par SNCF Réseau, le dossier ayant été reçu complet le 22 mai 2017.*

*Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.*

*Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 24 mai 2017 :*

- le préfet de département de l'Isère,*
- le directeur de l'Agence régionale de santé Auvergne – Rhône-Alpes.*

*En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 24 mai 2017 :*

- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne- Rhône-Alpes.*

*Sur le rapport de Thierry Carriol et Thérèse Perrin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.*

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

La gare de Saint-André-le-Gaz est située sur la ligne ferroviaire à double voie Lyon-Grenoble et sur la ligne à voie unique Saint-André-le-Gaz - Chambéry. Le rôle origine/terminus de cette gare nécessite d'assurer le remisage des trains et les manœuvres sur voie liées à ces opérations. SNCF Réseau envisage la reconfiguration du plan de voie afin d'assurer ces fonctions dans des conditions satisfaisantes et de rétablir la fluidité du trafic.

Les principaux travaux consistent, à l'intérieur des emprises ferroviaires, à créer une voie de remisage supplémentaire, à moderniser les voies de service, et à prolonger une voie actuellement en impasse pour la raccorder au faisceau principal de circulation. Ils nécessiteront la destruction d'une ancienne maison de garde-barrière et le reprofilage d'un talus en déblai, stabilisé par la mise en place d'une paroi clouée. L'aménagement des quais est également prévu, avec notamment la création d'une passerelle couverte.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont la gestion des nuisances sonores, notamment pendant la phase de chantier, le traitement paysager des aménagements et la remise en état des abords. Ces enjeux sont pris en charge de manière satisfaisante.

L'Ae recommande néanmoins de compléter l'étude d'impact sur deux points de nature à permettre une meilleure compréhension du projet par le public : les accès à la gare et les stationnements, ainsi que les éléments de phasage du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin, permettant de connaître l'évolution du système ferroviaire susceptible de concerner la gare de Saint-André-le-Gaz aux échéances issues de la Commission Mobilité 21.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte du projet

### 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La gare de Saint-André-le-Gaz est située sur la ligne ferroviaire 905 000 à double voie électrifiée Lyon-Grenoble et sur la ligne 903 000 à voie unique électrifiée Saint-André-le-Gaz – Chambéry.

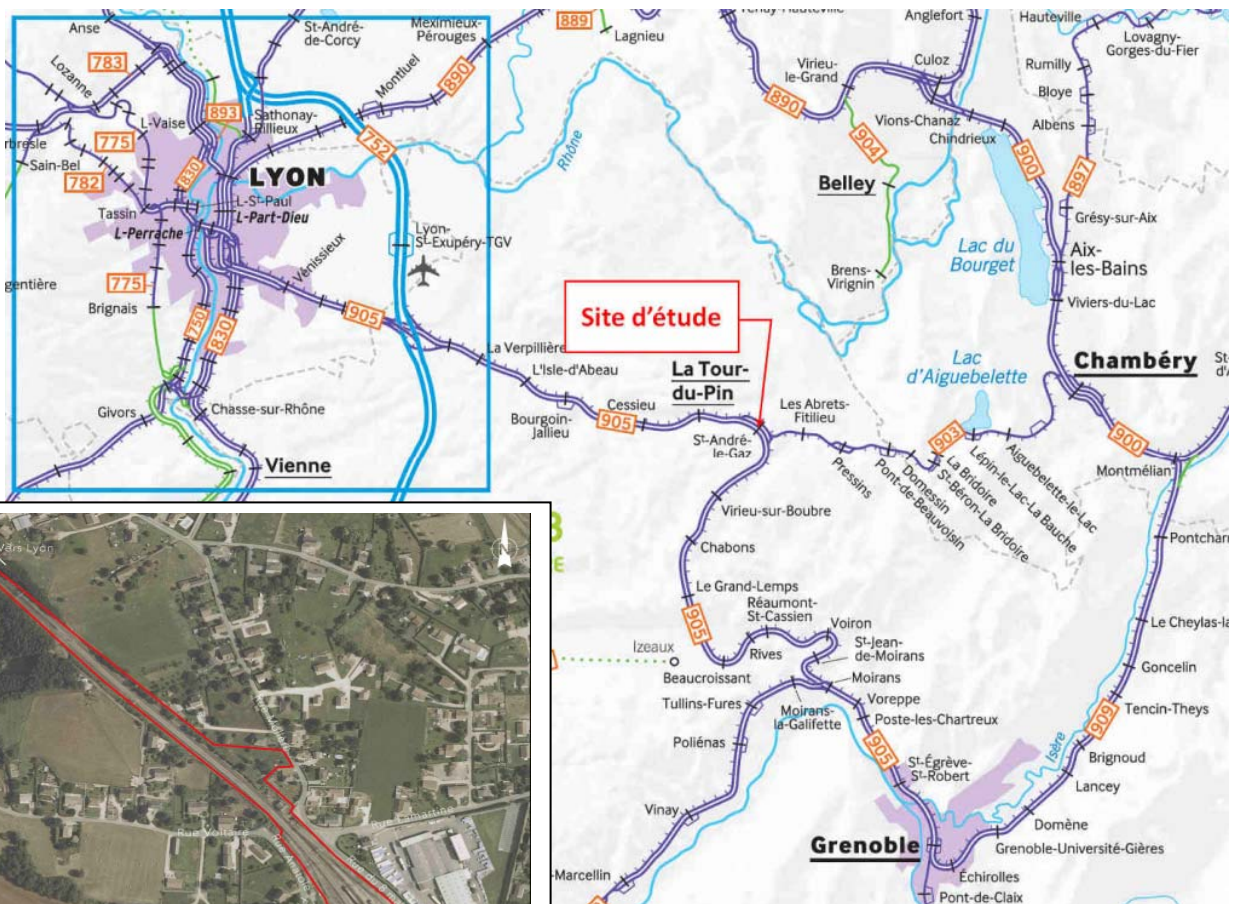


Figure 1 : Réseau ferroviaire local et site du projet d'aménagement de la gare de Saint-André-le-Gaz (source : dossier)

Figure 2 : Plan de situation du projet (source : dossier)

Ce nœud ferroviaire est, après le nœud ferroviaire lyonnais, le secteur qui, selon SNCF Réseau, son gestionnaire, engendre les pertes de temps les plus importantes en région Rhône-Alpes du fait notamment du nombre limité de voies à quai (quatre voies, A à D), de leurs caractéristiques (une voie à quai en impasse, la voie C) et du rôle origine/terminus de cette gare qui nécessite d'assurer le remisage des trains et les manœuvres sur voie liées à ces opérations.

Le projet d'aménagement du plan de voie en gare de Saint-André-le-Gaz vise à optimiser la gestion des circulations des trains et donc leur ponctualité :

- d'une part, en aménageant le faisceau impair des cinq voies de service, situées à l'est (électrification de deux voies, amélioration de la signalisation et changement des appareils de voie), et en créant une voie supplémentaire (V6) sur le faisceau pair à l'ouest pour porter leur nombre à quatre, une grande partie des éléments de l'ensemble de ces voies de service (rails, traverses, ballast) étant, par ailleurs, remplacés<sup>2</sup> ;
- d'autre part, en raccordant la voie C, actuellement en impasse, aux autres voies principales de circulation.

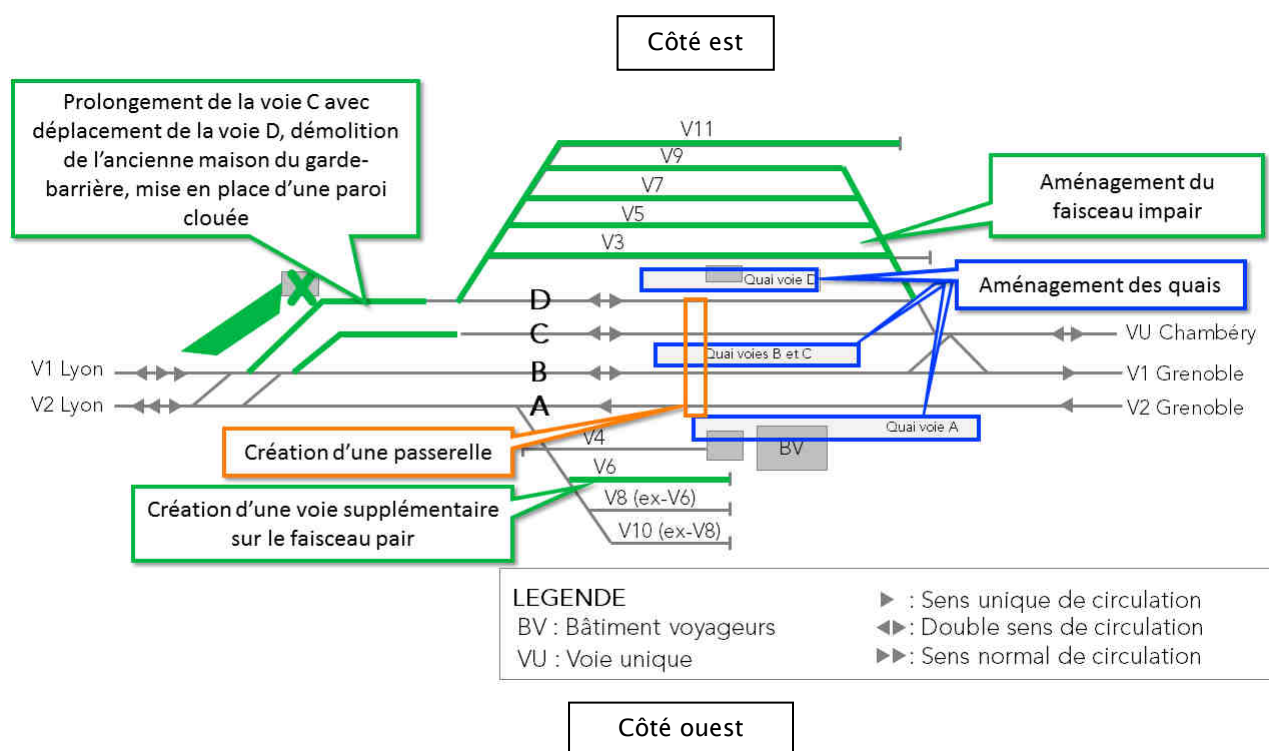


Figure 3 : Plan synoptique des aménagements projetés (source : dossier d'enquête publique)

Le raccordement de la voie C nécessite, au nord-est du site ferroviaire en direction de Lyon, de déplacer légèrement la voie D et, en conséquence d'est en ouest, de créer un mur de soutènement dont les caractéristiques ne sont pas précisées<sup>3</sup>, de démolir une ancienne maison de garde-barrière, de terrasser le talus de la voie ferrée, en déblai à cet endroit, sur une centaine de mètres

<sup>2</sup> Ces différentes voies de service servent au remisage et à la maintenance des trains express régionaux (TER).

<sup>3</sup> La référence à ce premier mur de soutènement en lien avec le déplacement de la voie D, à l'est de la maison de garde-barrière, est confuse dans le dossier. Son existence n'est évoquée que dans le chapitre 17 de l'étude d'impact relatif à l'analyse de compatibilité du POS de Saint-André-le-Gaz, mais ne fait l'objet d'aucune description ni d'analyse des impacts.

et de mettre en place, dans le prolongement, un mur de soutènement de type « paroi clouée »<sup>4</sup> de trois à cinq mètres de haut sur une longueur de 100 mètres environ.

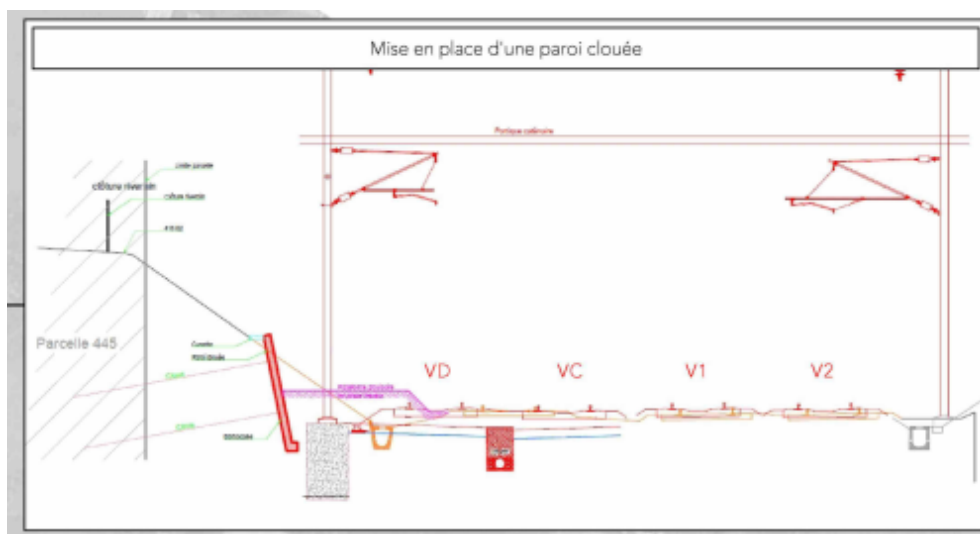


Figure 4 : Principe de mise en oeuvre de la paroi clouée (source : dossier)

L'aménagement de la gare comporte également :

- la sécurisation du franchissement des voies par le remplacement du passage planchéié<sup>5</sup> existant par une passerelle couverte en béton et en métal qui remplace également le passage souterrain, permettant le franchissement des voies A à D, et dont la conception réserve la possibilité, à terme, de la prolonger pour traverser les voies du faisceau impair<sup>6</sup> ;
- la mise en place d'ascenseurs et le rehaussement des quais pour permettre l'accessibilité de la gare aux personnes à mobilité réduite ;
- diverses opérations de réfection des quais A à D (remplacement des bordures, du revêtement, système de drainage des eaux...).

Le coût du projet est estimé à 23,1 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2012.

Le dossier mentionne :

- que le parking historique de la gare d'une capacité d'une cinquantaine de places est « peu lisible et fonctionnellement limité »,
- la nécessité de « répondre au besoin urgent de stationnement pour les usagers de la gare (des stationnements anarchiques remontaient le long de la rue bordant la gare) »,
- en conséquence, la création en 2015 d'un parking d'une centaines de places, réalisé sous maîtrise d'ouvrage des collectivités locales.

Bien que le dossier mentionne comme seules fonctionnalités du projet les questions liées à l'optimisation des flux d'exploitation des trains, l'Ae considère que les questions d'accès et de stationnement sont fonctionnellement liées à l'aménagement d'une gare de voyageurs et doivent

<sup>4</sup> Une paroi clouée est une disposition constructive permettant de conforter et soutenir un talus par mise en place de barres d'acier dans le sol et réalisation d'un mur usuellement en béton (source : dossier).

<sup>5</sup> Aménagement au moyen de planches permettant aux piétons de traverser les rails entre deux voies surbaissées.

<sup>6</sup> L'étude d'impact mentionne en pages 145 et 146 que la localisation de la passerelle et sa prolongation éventuelle ont été étudiées pour faciliter les échanges entre le bourg de la commune et la gare et être compatible avec une urbanisation future prévue par la commune à l'est de la gare, d'un hectare environ, sous forme d'une orientation aménagement - programmation OAP (logements-commerces).

être portés à la connaissance du public, et que le contour du périmètre du projet doit être revu en conséquence, de même que l'analyse des impacts.

*L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact sur les questions d'accès à la gare et de stationnement en considérant que le projet est constitué de l'aménagement de la gare et de celui des parkings la desservant.*

### **1.3 Procédures relatives au projet**

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-2 et de son tableau annexé, le projet est soumis à évaluation environnementale obligatoire.

Il doit faire l'objet d'une enquête publique en vue de sa déclaration d'utilité publique, menée conjointement avec l'enquête parcellaire. Le dossier ne fait état d'aucune autre procédure nécessaire à la réalisation du projet.

Le plan d'occupation des sols de la commune de Saint-André-le-Gaz n'est pas compatible avec certains des aménagements projetés (terrassement de voie et mise en place d'un mur de soutènement en sortie de la gare, vers Lyon). Ceux-ci devraient être rendus possibles par le PLU en cours d'approbation par la communauté de communes de Bourbre-Tisserands, désormais compétente en la matière. L'Ae souligne que le choix du pétitionnaire de ne pas faire porter l'enquête publique sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme fait que le projet ne pourra pas être autorisé tant que l'approbation du nouveau PLU par la communauté de communes ne sera pas effective.

SNCF Réseau étant un établissement public sous tutelle du ministre en charge de l'environnement, l'autorité environnementale compétente sur cette opération est l'Ae du CGEDD.

### **1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- la gestion des nuisances sonores, notamment pendant la phase de chantier,
- le traitement paysager des aménagements et la remise en état des abords.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

L'étude d'impact est claire et facilement accessible. Elle fait l'objet d'illustrations, de tableaux, graphiques et montages photographiques particulièrement didactiques<sup>7</sup>.

L'Ae relève que l'étude d'impact appelle indûment « périmètre d'étude » le périmètre des secteurs directement concernés par les travaux<sup>8</sup>. Néanmoins, bien que le périmètre d'étude ne soit de ce

---

<sup>7</sup> Certains de ces montages devront cependant faire appel à des photos plus récentes. Certains clichés ne comportent ainsi pas le parking proche de la gare réalisé par la communauté de communes et inauguré en juin 2015 (cf. p. 14 du dossier d'enquête, figures 1, 7, 29,39, 45 etc. de l'étude d'impact) ou des bâtiments proches de l'usine Knauf Sud-Est (cf. figure 80, p. 100 de l'étude d'impact).

<sup>8</sup> Cf. § 1.3 « le périmètre d'étude comprend l'ensemble de la gare, incluant le bâtiment voyageur, les quais, les voies de services et les voies principales. Il inclut également une parcelle privée entre la voie ferrée côté Lyon et la rue Molière, destinée à accueillir de façon temporaire la zone de chantier. »

fait pas défini, les investigations sont menées, tant pour l'état initial que pour l'analyse des effets, sur des secteurs correctement adaptés selon chaque thématique étudiée.

## 2.1 Analyse de l'état initial

La description de l'état initial est proportionnée au projet. Le maître d'ouvrage a fait le choix de limiter ses investigations au nord-ouest du site affecté par les travaux au sortir de la gare en direction de Lyon dès lors que les autres aménagements ne devraient pas avoir d'effets en dehors de la gare elle-même. Ce choix n'appelle pas d'observations de l'Ae.

L'analyse de l'état initial sur cette partie nord-ouest du site révèle des enjeux sur un plan global assez limités, considérés cependant comme modérés ou moyens pour :

- les risques naturels, les emprises en limite ouest de la gare se situant sur des anciennes zones d'exploitation de lignites du 19<sup>e</sup> et début du 20<sup>e</sup> siècle ;
- les milieux naturels, avec la présence de prairies de fauche (Pelouses maigres de fauche de basse altitude, habitat d'intérêt communautaire) de part et d'autre de la voie ferrée abritant un cortège faunistique potentiellement diversifié, de deux espèces protégées contactées (Lézard des murailles (*Podarcis muralis*), Lézard vert (*Lacerta bilineata*)) et l'existence d'un boisement en contrebas de la voie d'une richesse avifaunistique notable et fréquenté par plusieurs espèces de chauve-souris en chasse, dont le Murin à oreilles échanquées (*Myotis emarginatus*) et la Pipistrelle de Nathusius (*Pipistrellus nathusii*), d'intérêt communautaire ;
- le milieu humain, le site étant bordé par de l'habitat résidentiel.

L'état initial souligne également les enjeux du territoire communal au regard de l'aménagement du territoire (Saint-André-le-Gaz fait partie des huit bourg-relais identifiés par le SCoT Nord-Isère) et des transports, enjeu qualifié de fort, également souligné par le SCoT, la gare étant un nœud ferroviaire entre Lyon, Grenoble et Chambéry.

S'agissant des zonages environnementaux, les sites Natura 2000<sup>9</sup> les plus proches du projet se situent à une dizaine de kilomètres. De même, il n'est situé au voisinage immédiat d'aucune ZNIEFF<sup>10</sup>, cinq ZNIEFF de type I ou II se situant cependant dans un rayon d'un kilomètre autour de la gare.

Le classement sonore<sup>11</sup> est de niveau 3 pour la voie ferrée Lyon-Grenoble et 4 pour la voie ferrée Lyon-Chambéry. Au droit du site néanmoins, sur la base des mesures acoustiques, l'ambiance sonore pré-existante est qualifiée de modérée car les niveaux de bruit, intégrant le routier et le ferroviaire, sont tous inférieurs à 65 dB(A) de jour (6h-22h) et à 60 dB(A) de nuit (22h-6h), du fait

<sup>9</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>10</sup> Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

<sup>11</sup> Les infrastructures de transports terrestres sont classées par les préfets de département en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante (art L. 571-10 du code de l'environnement). Ces informations sont reportées dans les documents d'urbanisme communaux. Classe 3 : niveau sonore diurne < 76 dB(A), nocturne < 71 dB(A), largeur maximale affectée = 100 m ; classe 4 : niveau sonore diurne < 70 dB(A), nocturne < 65 dB(A).



du « *faible trafic ferroviaire circulant à vitesse limitée* » et de l'absence de grands axes routiers. Les résultats sont présentés sous forme chiffrée pour le voisinage rapproché des opérations, et sous forme de cartes isophones sur une zone élargie.

Le dossier ne présente ni résultats concernant les niveaux vibratoires, ni mesures d'atténuation des vibrations.

## ***2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu***

Le maître d'ouvrage a limité la recherche de variantes à la seule problématique du franchissement des voies ferrées, « *les aménagements à apporter sur l'existant offrant peu de possibilités de solutions alternatives et variantes* ». Ce point n'appelle pas d'observation de l'Ae.

S'agissant du franchissement des voies, deux options principales ont été envisagées : une prolongation du passage souterrain existant ou la création d'une passerelle avec, pour cette dernière option, trois hypothèses de localisation. La solution retenue l'a été sur des critères techniques, de fonctionnalité et de coût, le dossier précisant que « *le volet environnement n'a pas été déterminant dans le choix de la variante* ». Une option de passerelle couverte, qui semble avoir obtenu l'accueil le plus favorable lors de la consultation locale organisée, a été *in fine* retenue.

## ***2.3 Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts***

### **2.3.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux**

Les bruits de chantier, y compris en période nocturne, représentent la principale nuisance identifiée pour les riverains. De manière générale, les éléments de conduite du chantier, de gestion des nuisances, et de prévention des pollutions accidentelles sont correctement appréhendés, et les mesures de réduction sont appropriées. Des opérations spécifiques d'information et de concertation avec les riverains sont prévues en matière de nuisances sonores. Elles devront notamment permettre de justifier plus précisément le recours à des travaux de nuit.

Du fait d'un contexte de réalisation des travaux contraint (superficie limitée du domaine ferroviaire, nécessité de limiter les interruptions de circulation des trains) et d'une durée prévue sur 28 mois, la réalisation d'une aire de chantier est prévue par occupation temporaire partielle d'une parcelle privée. Cette occupation affecte 1 000 m<sup>2</sup> de jardin et 500 m<sup>2</sup> de prairie de fauche, le projet représentant un impact potentiel modéré pour cette dernière. Une remise en état du site de la base chantier est prévue (régalage<sup>12</sup> de la terre végétale, semis herbacé, plantation d'une haie arbustive sur 70 mètres). 90 m<sup>2</sup> de prairie de fauche et 140 m<sup>2</sup> de jardins ne pourront être restitués. Les travaux affecteront en outre sur le site 790 m<sup>2</sup> de fourrés et 600 m<sup>2</sup> de zones rudérales<sup>13</sup>. Le risque d'altération d'habitats ou de destruction de spécimen d'espèces sensibles est globalement négligeable, ou faible pour les oiseaux nicheurs, les chiroptères en chasse et les reptiles. Est prévue une revégétalisation d'ensemble, sur environ 1 620 m<sup>2</sup>, du talus reprofilé qui pourra ainsi être recolonisé par la petite faune.

---

<sup>12</sup> Action consistant à aplanir un terrain de façon à lui donner une surface régulière.

<sup>13</sup> Se dit d'une zone formée de décombres, remblais, gravats, etc.

L'Ae relève que l'évitement de périodes de reproduction de la faune est prévu par l'étude d'impact, mais que ces périodes ne sont pas explicitées et que cette précaution n'est pas traduite dans un calendrier opérationnel des 28 mois de chantier annoncés. Par ailleurs, en dépit d'un risque qualifié de fort vis-à-vis de la dissémination d'espèces végétales exotiques envahissantes du fait de la réalisation des déblais, les mesures prises se réduisent à une veille pour le contrôle de la colonisation des emprises.

### 2.3.2 Impacts permanents, en phase exploitation

L'étude d'impact considère que la démolition de l'ancienne maison du garde-barrière et la construction de la passerelle auront un impact modéré en termes de paysage. Le dossier qualifie même l'impact de positif car « *l'opération permet d'apporter une modernité à la gare par la création de la passerelle et la rénovation des quais.* » Les photo-montages permettront aux riverains de donner leur propre appréciation de l'incidence paysagère de la passerelle. En tout état de cause, la concertation déjà réalisée n'a pas mis en évidence d'opposition sur ce critère. Il aurait été intéressant que l'impact visuel de la démolition de la maison de garde barrière soit traduit pas un photo-montage similaire.

Dans la partie de description du projet (§ 3.3), il est clairement rappelé que « *la vocation du projet est d'améliorer la régularité des trains* » et établi que « *le projet ne consiste pas à la création d'une nouvelle ligne ferroviaire et n'a pas pour objectif d'augmenter le trafic.* ». Ce cadre fixé, l'étude d'impact précise que l'augmentation de la capacité de remisage permettra d'éviter la circulation de trains à vide le matin ou en soirée vers Grenoble, à raison de 2 allers-retours sur 260 jours/an, soit 1 040 circulations/an. Deux cartes très précises sont présentées, qui font état des trafics ferroviaires actuel et futur sur les différentes voies, de nuit et de jour. En conséquence de ces trafics, un tableau fait état pour chaque habitation des niveaux de bruit avant et après travaux. Il est nécessaire en revanche de se reporter à l'état initial pour pouvoir comparer les cartes isophones. Les modifications concernent principalement le niveau de bruit pour quatre maisons, affectées du fait de la destruction de la maison de l'ancien garde-barrière, sans toutefois qu'il soit relevé de modification significative<sup>14</sup>, l'augmentation de l'exposition en façade restant inférieure en tout point à 2dB(A). Il n'est mis en évidence aucun point noir de bruit<sup>15</sup>.

### 2.3.3 Impacts cumulés

Cinq projets connus ont été identifiés sur Saint-André-le-Gaz et les communes périphériques, sans que de possibles effets cumulés soient mis en évidence.

Parmi ces projets figure la liaison ferroviaire Lyon-Turin avec la réalisation de l'itinéraire d'accès reliant la région de Lyon au tunnel de base<sup>16</sup> franco-italien de Saint-Jean-de-Maurienne, déclaré d'utilité publique par décret du 23 août 2013. Cet itinéraire d'accès se traduit, sur le territoire de la commune de Saint-André-le-Gaz, par un tracé en souterrain à 1,5 km au nord de la gare, sans effet sur l'activité ferroviaire en surface. Selon les renseignements complémentaires fournis aux

<sup>14</sup> Aux termes de l'article R.571-45 du code de l'environnement, est significative une modification « telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes [de jour et de nuit], serait supérieure de plus de 2 dB(A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation ».

<sup>15</sup> Bâtiments exposés en façade à plus de 70 dB(A) de bruit routier (73 dB(A) de bruit ferroviaire) en période de jour (6h-22h) ou à plus de 65 dB(A) de bruit routier (68 dB(A) de bruit ferroviaire) en période de nuit (22h-6h).

<sup>16</sup> « Tunnel typiquement ferroviaire sous une montagne à une hauteur beaucoup plus basse qu'un col de référence. Ils s'opposent aux tunnels de faîte, qui consistent à remonter le plus loin possible dans la vallée afin de limiter la longueur à creuser » (source : Wikipedia).

rapporteurs, un raccordement est prévu de Grenoble vers la ligne nouvelle (dont la réalisation est programmée au-delà de 2030) et « *ce raccordement sera utilisé par les TGV depuis Grenoble qui transitent déjà par Saint-André-le-Gaz et n'entraînera donc pas de modification de trafic* ».

Le découplage envisagé, dans une seconde phase, des lignes fret et voyageurs avec la perspective d'une ligne grande vitesse Lyon-Chambéry et une voie qui débranche vers Grenoble en passant par Saint-André-le-Gaz a été classé en 3ème priorité par la Commission Mobilité 21. Il ne serait programmable qu'au-delà de 2050. Il n'est de ce fait pas retenu au titre des projets connus pour l'examen du cumul des impacts.

***Pour la complète information du public, l'Ae recommande de fournir les éléments de phasage du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin permettant une meilleure compréhension de l'évolution du système ferroviaire susceptible de concerner la gare de Saint-André-le-Gaz aux échéances issues de la Commission Mobilité 21.***

## **2.4 Analyses coûts avantages**

L'étude d'impact comporte les résultats d'un bilan coûts-avantages qui conclut que les investissements du projet sont compensés par des gains cumulés, en particulier en termes de gains de temps pour les voyageurs et de coûts d'exploitation, ainsi qu'en termes d'environnement. Les éléments de valorisation de ces différents éléments ne sont toutefois pas présentés<sup>17</sup>, ce qui ne permet pas d'apprécier la pertinence du résultat.

## **2.5 Suivi des mesures et de leurs effets**

Pour l'essentiel, les mesures étant liées à la réduction des nuisances de chantier, le dossier renvoie au responsable environnement le soin de s'assurer du respect des bonnes pratiques. Concernant le suivi environnemental, outre le contrôle de la bonne réalisation des mesures, il serait pertinent de prévoir des dispositions pour vérifier la reprise de la végétation plantée.

***L'Ae recommande de prévoir les dispositions nécessaires à la vérification de la bonne reprise de la végétation plantée.***

## **2.6 Résumé non technique**

Le résumé non technique est clair et répond bien à la mission qui lui est assignée.

***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***

---

<sup>17</sup> L'étude d'impact renvoie sur ce point au document « Aménagements en gare de Saint-André-le-Gaz - Phase AVP - Note de synthèse socio-économique - Analyse de création de valeur » (RFF, mai 2015).