

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Avis n° 2010 - 08

***Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif au projet
de suppression du passage à niveau 56 à Lalleyriat dans l'Ain
(ligne du Haut-Bugey)***

Avis établi lors de la séance du 11 mars 2010
de la formation d'autorité environnementale du CGEDD

n°Sigmanet 007137-01

La formation d'Autorité environnementale [a] du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 11 mars 2010. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de suppression du passage à niveau 56 à Lalleyriat dans l'Ain (ligne du Haut-Bugey).

Etaient présents et ont délibéré :Mmes Bersani, Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, MM. Badré, Caffet, Creuchet, Lagauterie, Laurens, Letourneux, Merrheim, Rouquès, Vernier

En application du § 2.4.1 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 de suppression du passage à niveau 56 à Lalleyriat.

Etaient absents ou excusés :Mme Jaillet, MM. Lebrun, Rouer

*
* *

Résumé de l'avis

La suppression du passage à niveau 56 à Lalleyriat dans l'Ain est un projet de faible ampleur, de nature à améliorer la sécurité des circulations routière et ferroviaire. Sous réserve des précautions explicitées dans l'avis, la qualité environnementale du chantier paraît pouvoir être maîtrisée et la qualité des eaux du Combet paraît pouvoir être maintenue.

L'AE n'a pas eu connaissance des mesures prises par le maître d'ouvrage au titre de la concertation avec le public prévue par l'article 6, alinéas 3 et 4 du décret 2002-1187 du 12 septembre 2002.

Mais l'étude d'impact qui présente ce projet comporte des insuffisances qui conduisent l'AE à recommander de lui apporter d'assez nombreuses modifications, de sorte que cette étude puisse jouer pleinement son rôle de bonne information du public.

1/ En raison des lacunes de l'inventaire faune - flore et de l'incertitude sur la présence ou non d'habitats d'intérêt communautaire ou d'espèces protégées :

- l'AE estime que l'étude d'impact ne satisfait pas aux obligations réglementaires de description de l'état initial des milieux naturels terrestre et aquatique et d'analyse des effets du projet sur ces milieux ;
- faute de savoir ce qui pourrait devoir être compensé, l'AE n'est pas en mesure de se prononcer sur les caractères pertinent et suffisant de la compensation proposée ;

a Ci-après désignée par AE.

- l'AE n'est pas non plus en mesure de se prononcer sur la prise en compte de la préservation des milieux naturels par le projet.

L'AE recommande qu'un nouvel inventaire soit réalisé et ses résultats insérés dans l'étude d'impact.

2/ En application des dispositions des articles L. 122-1, L. 123-3 et R. 122-3 du code de l'environnement, l'AE recommande :

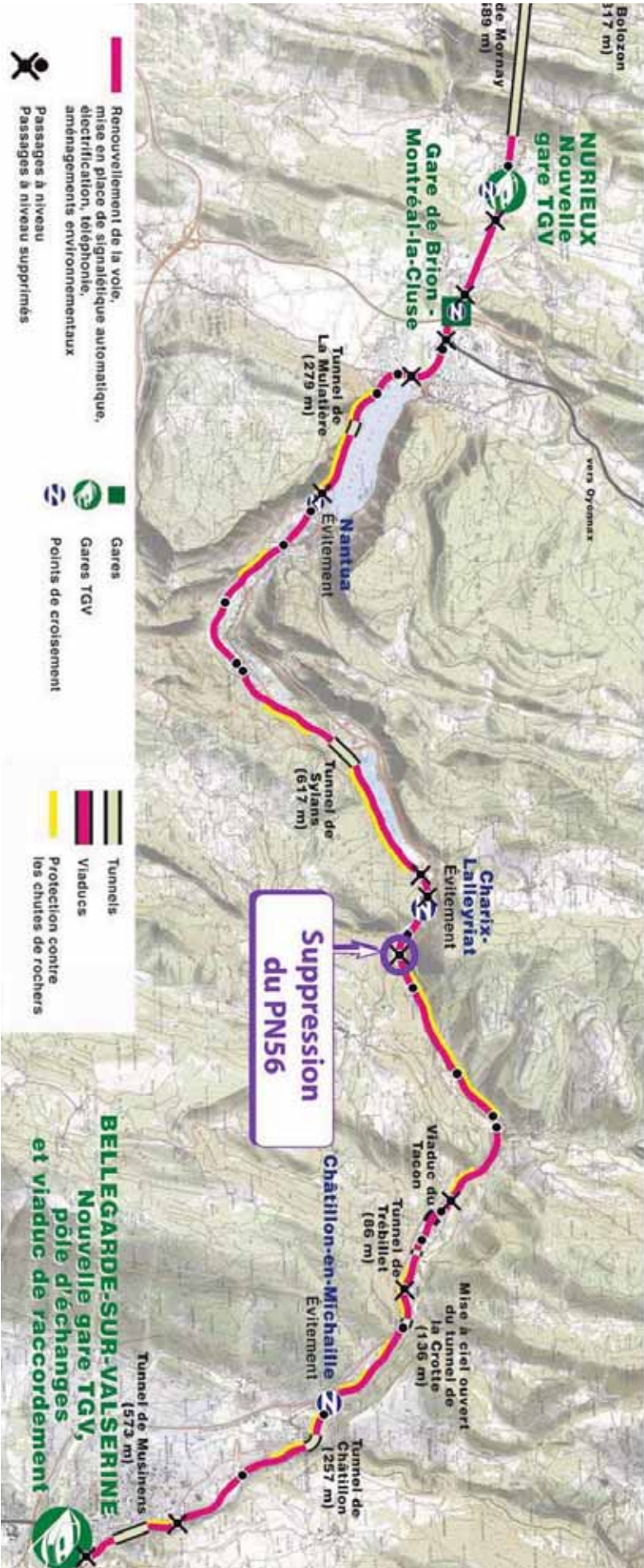
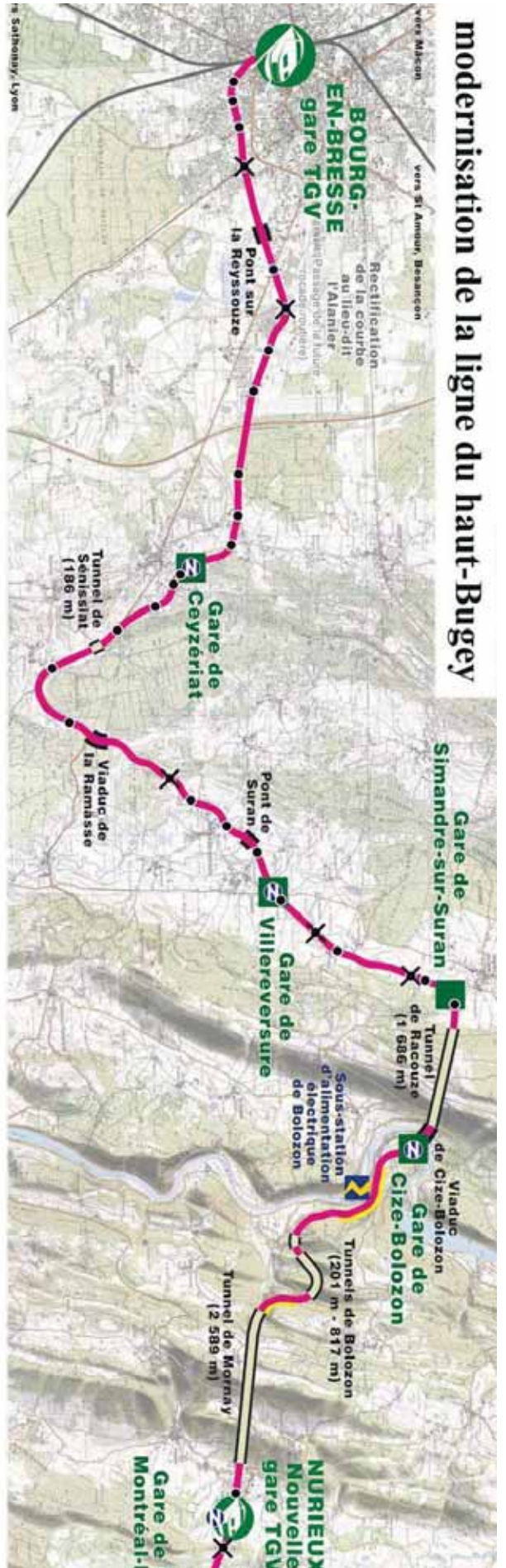
- que la variante « maintien du passage à niveau » initialement envisagée par le maître d'ouvrage soit décrite et que les raisons du choix du projet présenté soient explicitées ;
- que la liste des critères de choix entre les deux variantes de rétablissement de l'accès de l'habitation riveraine comporte au minimum la prise en compte des préoccupations d'environnement et celle des résultats de l'enquête publique ;
- et que l'étude d'impact comporte une comparaison environnementale détaillée de ces deux variantes.

3/ En outre, l'AE recommande notamment :

- d'exposer le contexte et la justification de la suppression du PN 56 ;
- de reprendre la description de l'état initial de l'environnement sonore en ce qui concerne l'habitation proche du projet ;
- de compléter la description des effets du projet sur le paysage ;
- de mieux adapter aux particularités du site les précautions à prendre lors du chantier ;
- de préciser les conditions effectives de réutilisation et de dépôt des déblais excédentaires ;
- de vérifier l'évaluation des concentrations de polluants véhiculés par les eaux de ruissellement de la RD 1084 et leur incidence sur l'état des eaux du Combet.

*
* *

modernisation de la ligne du haut-Bugey



- Renouvellement de la voie, mise en place de signalétique automatique, électrification, téléphonie, aménagements environnementaux
- Gares
- Gares TGV
- Points de croisement
- Tunnels
- Viaducs
- Protection contre les chutes de rochers
- Passages à niveau supprimés

Avis

Par courrier du 29 décembre 2009, le préfet de l'Ain a saisi l'AE du projet de suppression du passage à niveau 56 à Lalleuyriat dans l'Ain (ligne du Haut-Bugey).

L'AE a pris connaissance de l'avis en date du 11 février 2010 du préfet de l'Ain au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'AE a également pris connaissance de l'avis en date du 12 février 2010 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes.

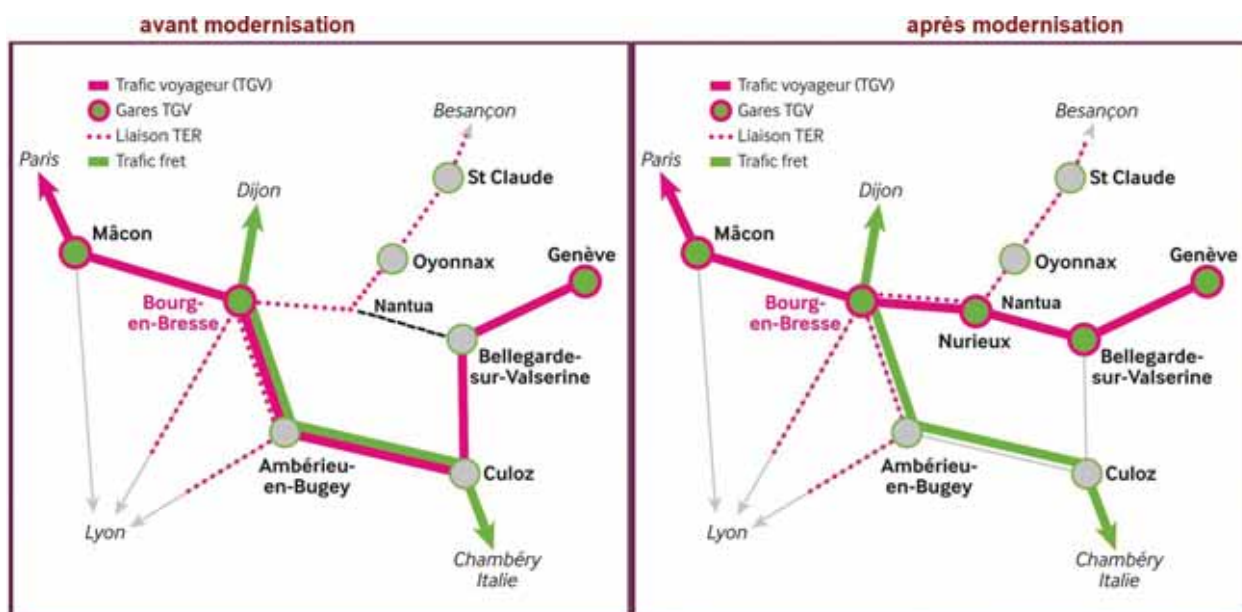
L'AE a enfin pris connaissance de l'avis en date du 23 février 2010 du service départemental de l'Ain de l'office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA).

Sur le rapport de Madame Marie-Odile GUTH et de Monsieur Gilles ROUQUES, après en avoir délibéré, l'AE a rendu le présent avis.

1 Contexte

Les trains à grande vitesse qui relient Paris, Mâcon, Dijon ou Bourg-en-Bresse à Genève contournent aujourd'hui le Haut-Bugey par le sud en passant par Ambérieu-en-Bugey et Culoz, pour remonter ensuite vers le nord jusqu'à Bellegarde-sur-Valserine.

Construite au 19^{ème} siècle, la ligne du Haut-Bugey relie Bourg-en-Bresse à Bellegarde-sur-Valserine via Nantua, par un tracé plus court de 47 kilomètres. Lorsqu'elle aura été modernisée, les trains à grande vitesse pourront y circuler à une vitesse comprise entre 80 et 120 kilomètres à l'heure. Le gain de temps est estimé à 22 minutes.



En outre, le report du trafic TGV sur la ligne du Haut-Bugey permettra de rendre à la section Bourg-en-Bresse, Ambérieu-en-Bugey, Culoz sa vocation de fret international entre la France et l'Italie.

La modernisation de la ligne du Haut-Bugey a été déclarée d'utilité publique le 31 janvier 2005. Dans ce cadre, 18 des 58 passages à niveau de la ligne doivent être supprimés et les autres conservés et équipés de barrières automatiques et de feux rouges clignotants.

Les travaux ont débuté en février 2007 et la mise en service commerciale est annoncée pour la fin de l'année 2010.

2 Description générale de l'opération

L'opération soumise à l'AE consiste en la suppression d'un passage à niveau supplémentaire, le PN 56 situé sur la RD 1084 à Lalleyriat dans l'Ain.

Les travaux prévus comportent :

- la création d'un pont rail situé à 150 mètres à l'est du PN 56 ;
- la modification du tracé de la RD 1084 sur 250 mètres environ ;
- le rétablissement de l'accès d'une habitation située au sud-ouest du PN 56. Deux variantes sont présentées, l'une débouchant vers l'ouest sur la RD 55b avec un ouvrage de franchissement du Bief à la Dame, l'autre débouchant vers l'est sur la RD 1084 avec une emprise supplémentaire sur la ripisylve du Combet.

3 Analyse de l'étude d'impact

3-1 Description de l'état initial

La description de l'état initial fait apparaître qu'au droit du projet la voie ferrée et la RD 1084 sont situées à flanc de coteau, quelque peu au-dessus du fond de vallée drainé par le Combet et au-dessous de l'autoroute A 40.

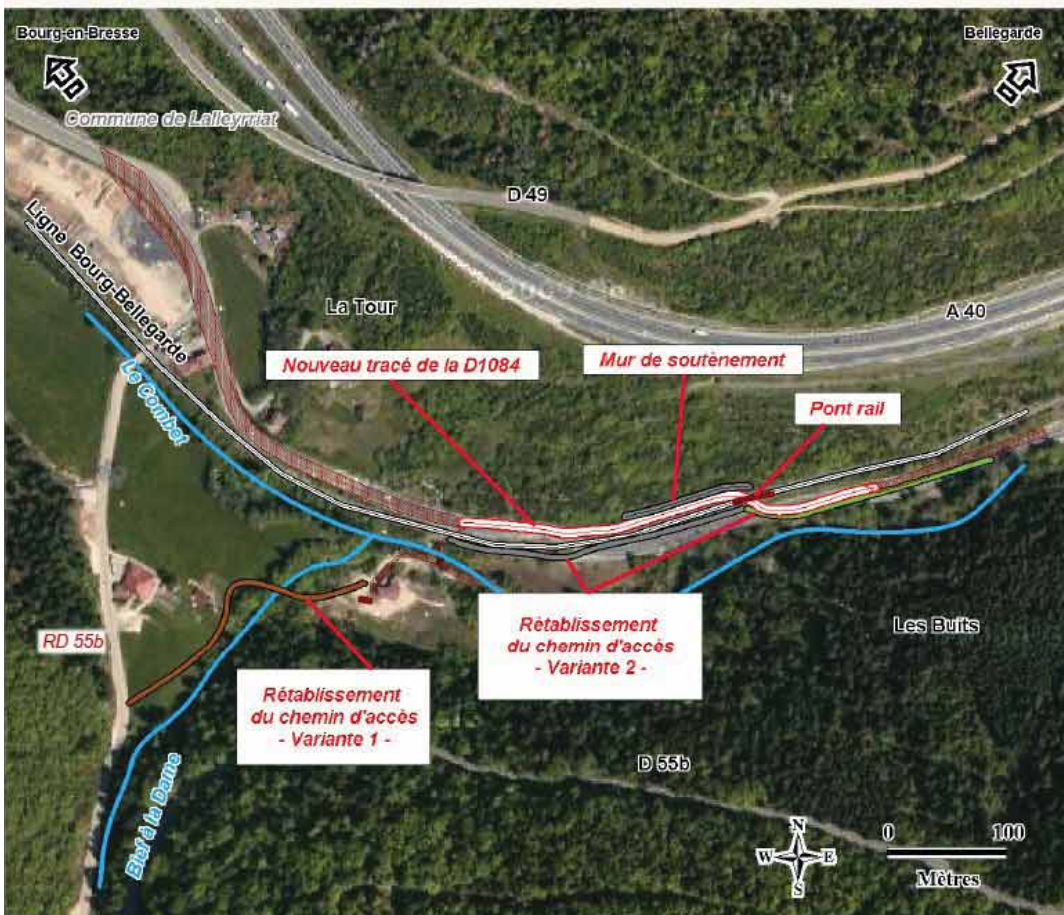
Le secteur est boisé et ne comporte qu'une seule habitation proche du projet, située en contrebas de la voie ferrée.

L'étude d'impact mentionne que le projet est suffisamment éloigné des zones inventoriées et protégées pour ne pas avoir d'incidence sur elles.

La description de l'état initial est insuffisante sur les points suivants.

contexte et justification de l'opération

La description de l'état initial ne comporte ni présentation générale de la ligne du Haut-Bugey, ni cartographie d'ensemble du réseau ferré, ni exposé des éléments qui conduisent le maître d'ouvrage à estimer que le PN 56 est dangereux et doit être supprimé.



d'impact.

Réalisé en période favorable, ce complément d'inventaire tendra à couvrir notamment l'ensemble des ordres (amphibiens, reptiles, mammifères - notamment chiroptères -, entomofaune, flore au delà de la seule strate arborée). Il s'efforcera de confirmer ou d'infirmer la présence sur le site d'habitats d'intérêt communautaire ou d'espèces protégées. Le cas échéant, il identifiera les éventuelles dérogations qui pourraient devoir être sollicitées en application des dispositions de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

environnement sonore

L'étude d'impact mentionne que les niveaux sonores de jour sont « modérés » [°] dans la zone d'étude. Ce résultat est tiré de l'étude relative à la modernisation de la ligne du Haut-Bugey.

Cette description de l'état initial de l'environnement sonore est insuffisante car :

- elle ne fait pas apparaître les niveaux sonores de nuit ;
- elle ne renseigne pas vraiment sur l'ambiance sonore affectant précisément la seule habitation proche du projet, ni sur le bruit qui a pour origine la RD 1084, ni sur celui qui aura pour origine la voie ferrée après remise en service, ni sur le total ;
- elle s'appuie sur une carte à l'échelle d'environ 1/16.666 inadaptée à la faible distance séparant cette habitation de la voie ferrée et de la RD 1084, et de surcroît illisible.

L'AE recommande une reprise de la description de l'état initial de l'environnement sonore en ce qui concerne l'habitation proche du projet.

3-2 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu

Pour satisfaire l'objectif de sécurisation des circulations routière et ferroviaire au franchissement de la RD 1084, l'étude d'impact ne présente que la solution de suppression du PN 56 et son remplacement par un pont-rail.

Or le maintien de ce passage à niveau a été envisagé par le maître d'ouvrage [d].

L'étude d'impact devra décrire cette variante et expliciter les raisons pour lesquelles le maître d'ouvrage a retenu le projet présenté [e].

Le maître d'ouvrage a retenu l'option de maintenir l'habitation riveraine existante. Pour le rétablissement de son accès, l'étude d'impact présente deux variantes. Elle précise que le choix sera fait en concertation avec le propriétaire riverain et en tenant compte des données technico-économiques qui résulteront des études d'exécution réalisées par les entreprises.

c C'est à dire inférieurs à 65 dB(A).

d Les travaux déclarés d'utilité publique le 31 janvier 2005 comportaient le maintien de 40 passages à niveau, dont le PN 56.

e En application des dispositions du 3° de l'article R. 122-3 II du code de l'environnement.

Cette liste des critères de choix est incomplète : elle doit comporter au minimum la prise en compte des préoccupations d'environnement [f] et celle des résultats de l'enquête publique [g].

Enfin, l'AE recommande que l'étude d'impact comporte une analyse environnementale comparative de ces deux variantes, suffisamment détaillée [h] pour que le public puisse formuler ses appréciations, suggestions et contre-propositions en bonne connaissance de cause [i].

3-3 Analyse des effets sur l'environnement et mesures prises pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement

Des compléments paraissent devoir être apportés à l'étude d'impact en ce qui concerne :

- les impacts sur le paysage ;
- les impacts de chantier ;
- les impacts liés à la pollution véhiculée par les eaux de ruissellement de la RD 1084 ;
- les impacts liés à la destruction de milieux naturels.

impacts sur le paysage

L'étude d'impact décrit exclusivement mais trop sommairement l'impact créé par la mise à nu des roches après creusement du pied de falaise. Il serait opportun de préciser si la technique de terrassement envisagée est apte à produire un aspect s'apparentant à celui des talus rocheux naturels du secteur.

Des murs de soutènements et des parois cloutées sont mentionnés sans que leur aspect final soit décrit, pas plus que celui du pont-rail.

Même si ces ouvrages seront peu visibles, sauf par les usagers de la RD 1084, l'AE recommande que l'étude d'impact permette d'apprécier l'impact de ce qui sera réalisé.

impacts de chantier

L'aire de chantier et de préfabrication du tablier du pont-rail n'est pas localisée et les impacts éventuels de son utilisation ne sont pas décrits.

L'étude d'impact présente les mesures habituelles censées supprimer ou réduire les impacts de chantier sur les différents milieux, mais sans adaptation suffisante aux particularités du site.

L'AE n' a pu s'assurer que les mesures décrites dans l'étude d'impact garantissent qu'il n'y aura aucun relargage direct de matières en suspension dans le Combet en cas de fortes précipitations, ce qui pourrait nuire à la qualité hydrobiologique du cours d'eau, à la faune aquacole ainsi qu'à la pisciculture implantée en aval.

f En application des dispositions de l'article L. 122-1 alinéa 1 du même code.

g En application des dispositions de l'article L. 123-3 du même code.

h Notamment en ce qui concerne les superficies des emprises à prendre sur les divers milieux naturels.

i En application des dispositions de l'article L. 123-3 du code de l'environnement.

L'engagement du maître d'ouvrage de nettoyer les engins de chantier avant leur première utilisation n'évitera pas la dissémination sur le site d'une espèce particulièrement invasive et destructrice de biodiversité, la renouée du Japon qui y est présente. L'étude d'impact ne présente aucune mesure pour enrayer la propagation de cette espèce (plantation d'essences et d'une ripisylve autochtones). Elle ne présente pas non plus les précautions devant être prises pour que les déblais évacués du chantier ne soient ni contaminés, ni mis en dépôt dans des secteurs sensibles.

Plus généralement, la déclaration du maître d'ouvrage mentionnant que les déchets (12 000 m³ de déblais excédentaires) seront évacués et traités selon la réglementation en vigueur ne suffit pas. Sans précisions sur les conditions effectives de réutilisation ou de dépôt, on ne peut mesurer l'impact du projet en matière de déchets.

impacts liés à la pollution véhiculée par les eaux de ruissellement de la RD 1084

L'actuelle RD 1084 ne comporte pas de fossés et ses eaux de ruissellement s'écoulent de manière diffuse vers le Combet.

La nouvelle chaussée (sur environ 250 mètres) aura une superficie équivalente à celle abandonnée. Ses eaux de ruissellement seront collectées par des fossés enherbés et rejetées dans le Combet grâce à deux descentes pluviales.

L'étude d'impact expose qu'en conséquence le projet ne générera pas d'augmentation des charges polluantes véhiculées par les eaux de ruissellement et que les fossés enherbés auront un effet d'abattement des pollutions.

Toutefois, le calcul des concentrations de pollutions des rejets moyen annuel et de pointe dans le Combet [j] se fonde sur des taux d'abattement donnés par une documentation ancienne [k] et qui paraissent optimistes par rapport aux taux communément admis aujourd'hui [l]. On peut aussi s'interroger sur l'applicabilité de ces taux à des fossés dont la pente moyenne sera d'environ 4% avec un maximum à 7%.

Compte tenu de l'excellente qualité actuelle des eaux du Combet et de l'existence d'une pisciculture située à 3 kilomètres en aval du projet, l'AE recommande de procéder à une vérification de l'évaluation des concentrations de polluants et de leur incidence sur l'état des eaux du Combet, en justifiant les paramètres retenus.

impacts liés à la destruction de milieux naturels

Les développements de l'étude d'impact relatifs à la destruction de milieux naturels ne présentent pas les

j Cf. la pièce D annexée à l'étude d'impact : étude d'assainissement routier.

k L'eau et la route (volume 2) - SETRA novembre 1993.

l Pollution d'origine routière (guide technique) - SETRA août 2007.

superficiés concernées de chaque nature de milieu [m]. Ils ne tiennent pas compte de la présence possible d'habitats d'intérêts communautaire ou d'espèces protégées.

En l'état, l'AE estime que l'étude d'impact ne satisfait pas à l'obligation réglementaire d'analyse des effets du projet sur les milieux naturels.

En outre, faute de savoir ce qui pourrait devoir être compensé, l'AE n'est pas en mesure de se prononcer sur les caractères pertinent et suffisant de la compensation proposée [n].

3-4 Volet « santé » de l'étude d'impact

Le volet « santé » de l'étude d'impact n'appelle pas d'observations.

3-5 Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité

L'étude d'impact d'une infrastructure de transport doit comporter une « analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances » [°].

Le texte utilisé par l'auteur de l'étude d'impact diffère en ce qu'il comporte une virgule entre les mots « coûts collectifs » et les mots « des nuisances ».

Il en est résulté un contresens dans l'étude d'impact qui traite successivement de l'analyse des coûts collectifs puis de l'analyse des pollutions et nuisances.

Cette rubrique de l'étude d'impact devra être mise en conformité avec les dispositions du code de l'environnement.

3-6 Évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter

Cette évaluation n'appelle pas d'observations.

3-7 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

Cette analyse n'appelle pas d'observations.

m La superficie de ripisylve détruite semble dépendre de la variante qui sera retenue pour le rétablissement de l'accès de l'habitation riveraine.

n En terme de mesure compensatoire, l'étude d'impact prévoit que le délaissé futur de la RD 1084 sera « rendu à l'état naturel et que les espèces touchées pourront être réimplantées », sans indiquer ni lesquelles, ni en quelles quantités.

Elle ne mentionne pas non plus la superficie de chaussée à délaissé que le maître d'ouvrage se propose de rendre « à l'état naturel ».

Si cette mesure n'est pas inutile sur le plan du paysage, l'intérêt biologique de la plantation d'un milieu dégradé (ancienne chaussée) est, ordinairement, faible et éloigné dans le temps.

o En application des dispositions du 6° de l'article R. 122-3 II du code de l'environnement.

3-8 Résumé non technique

Le résumé non technique, quoique succinct, est clair et accessible à un public non averti.

L'AE recommande :

- de le compléter par des cartes, photographies et plans permettant de le lire de manière autonome ;
- d'adapter son contenu pour tenir compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.

L'AE remarque par ailleurs que le résumé et l'étude d'impact utilisent le terme « contraintes » en association avec le vocable « environnementales ». Les termes d'« enjeux », de « préoccupations » ou de « prises en compte » lui semblent plus appropriés.

3-9 Dénomination des auteurs de l'étude

L'étude d'impact ne mentionne que la dénomination du bureau d'étude qui en est l'auteur. Elle devra être complétée par les noms des personnes physiques (autres que celle dont le nom est mentionné page 44) qui ont participé à sa rédaction.

4 Prise en compte de l'environnement par le projet

La suppression du PN 56 est un projet de faible ampleur situé dans une zone de valeur patrimoniale élevée.

L'analyse du projet fait apparaître trois principaux enjeux environnementaux.

La qualité environnementale du chantier paraît pouvoir être maîtrisée. Mais pour cela le maître d'ouvrage aura notamment à mieux adapter aux particularités du site les précautions à prendre au cours des travaux.

La qualité des eaux du Combet paraît pouvoir être maintenue. Mais pour cela le maître d'ouvrage aura notamment à prendre en compte une nouvelle évaluation des concentrations de polluants véhiculés par les eaux de ruissellement de la RD 1084.

Les lacunes de l'inventaire faune - flore et l'incertitude sur la présence ou non d'habitats d'intérêt communautaire et d'espèces protégées ne permettent pas à l'AE de se prononcer sur la prise en compte de la préservation des milieux naturels par le projet.

*
* *