



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif au projet de suppression du passage à niveau 46 de Sallanches (Haute Savoie)

n°Ae: 2011-40

Procédure d'adoption de l'avis n°Ae 2011-40

Par courrier du 28 juin 2011, le préfet de la Haute-Savoie a saisi la formation d'Autorité environnementale [1] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) du projet de suppression du passage à niveau 46 de Sallanches.

L'Ae a pris connaissance de l'avis en date du 12 août 2011 du préfet de Haute-Savoie au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'Ae a également pris connaissance de l'avis en date du 10 août 2011 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes.

L'Ae a consulté le ministère de la santé.

Sur le rapport de Monsieur Dominique LEBRUN, après en avoir délibéré, l'Ae a rendu le présent avis.

Étaient présents lors de la délibération : Mme Rauzy, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Crechet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Rouquès.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres de l'Ae 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 l'étude d'impact du projet de suppression du passage à niveau 46 de Sallanches.

Étaient absents : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Vestur, M. Vernier.

*
* *

1 Ci-après désignée par Ae.

Résumé de l'avis

Le passage à niveau n°46 (PN46) de la ligne ferroviaire reliant Annemasse, La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais-les-Bains est situé au nord de Sallanches (74), sur la route départementale (RD) 1205.

Cette RD, qui traverse Sallanches, relie sans péage Genève au Fayet.

La suppression du PN 46 vise à améliorer les conditions de circulation, particulièrement en termes de sécurité et de fluidité.

Le projet se réalise à la suite des travaux du demi-diffuseur situé entre l'autoroute A 40 et la RD 1250, qui ont débuté en 2008 pour une mise en service en 2009. Le projet présenté par RFF concerne un secteur enclavé au sein de zones déjà affectées par le programme qui conduisent à des impacts très faibles.

Cependant, la qualité de l'étude pourrait être améliorée sur un certain nombre de points pour prendre en compte l'ensemble des prescriptions du code de l'environnement.

L'Ae recommande :

- d'étayer davantage l'acceptabilité de l'impact de la trémie sur le bon écoulement de la nappe phréatique annoncée comme étant située à faible profondeur (données piézométriques non fournies, modélisation de l'impact non produite) et l'exposition potentielle du projet aux débordement du ruisseau La Biallère ;
- d'affiner la thématique relative aux espèces invasives (Renouée du Japon), que ce soit lors du chantier ou de l'entretien des dépendances vertes de la voie ferrée et de préciser les conditions de réutilisation et de dépôt des déblais excédentaires ;
- de compléter le dossier pour respecter formellement la réglementation sur l'évaluation des incidences Natura 2000.

*
* *

1 Objectifs et consistance du projet

1-1 Le projet et ses finalités

Le passage à niveau n°46 (PN 46) de la ligne ferroviaire reliant Annemasse, La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais-les-Bains est situé au nord de Sallanches (74), sur la route départementale (RD) 1205 (ex RN 205).

Cette RD, qui traverse Sallanches, relie sans péage Genève au Fayet.

Aux abords du passage à niveau, la RD 1205 est composée de deux chaussées bidirectionnelles et séparées par un terre-plein central et le trafic est d'environ 12.600 véhicules/jour. Le passage à niveau est actuellement équipé de barrières et de feux de signalisation.

La suppression du PN 46 vise à améliorer les conditions de circulation, particulièrement en termes :

- de sécurité, (neuf accidents recensés depuis 2000), ce PN fait partie des 400 passages à niveau dits préoccupants recensés au niveau national ;
- de fluidité de la circulation (la fermeture d'un passage à niveau constitue un point d'arrêt à la circulation).

Le projet dont le maître d'ouvrage est Réseau Ferré de France qui a engagé des études d'avant-projet début 2010, prévoit notamment :

- la réalisation d'un carrefour giratoire,
- la réalisation d'un pont-rail en passage inférieur avec création d'une trémie d'environ 200 mètres.

1-2 Historique et contexte

Ce projet fait partie du programme d'études engagé en 2006 pour la construction d'un demi-diffuseur situé entre l'autoroute A40 et la RD 1250, qui permet d'irriguer sans péage la Haute vallée de l'Arve en direction de Chamonix. Compte tenu de l'exiguïté du site le Conseil général de la Haute-Savoie avait demandé à la société des autoroutes du tunnel du Mont Blanc (ATMB) d'étudier parallèlement la faisabilité de la suppression du passage à niveau 46 afin d'assurer la compatibilité entre les deux projets.

Le projet de suppression du PN 46, fonctionnellement indépendant, est complémentaire de celui de la construction du demi-diffuseur de la RD 1250 puisqu'il améliore les conditions de sécurité et de fluidité du trafic sur cette route à la suite de l'augmentation de la circulation routière générée par la mise en service du demi-diffuseur.

L'ensemble des opérations placé sous maîtrise d'ouvrage ATMB et RFF a donc fait l'objet d'une seule et même étude technique avec une étude d'impact qui portait sur l'ensemble du programme. Un dossier d'enquête « avant travaux » et un dossier au titre de la « loi sur l'eau » ont été réalisés au cours de l'année 2007.

Les travaux du demi-échangeur de Sallanches ont débuté en 2008 pour une mise en service en 2009.

Il est à noter que le coût total de l'opération, qui sera financée à 50% par RFF et à 50% par le département de la Haute - Savoie n'est pas définitivement arrêté dans le dossier transmis, dans l'attente du chiffrage des équipements ferroviaires. (Partie C- 8/8).

Pour la bonne information du public l'Ae recommande de compléter l'étude d'impact sur ce point.

2 Procédures

Le montant des travaux, de l'ordre de 12,5 M€ selon les dernières estimations, étant supérieur au seuil réglementaire de 1,9 M€, le projet est soumis à étude d'impact [2] et à enquête publique [3]. Compte tenu de la nécessité d'acquisition foncière, une déclaration d'utilité publique (DUP) sera requise.

Le projet est soumis à une procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau [4]

A la suite de la déclaration d'utilité publique, une mise en compatibilité du document d'urbanisme de Sallanches a été effectuée le 8 février 2008. Le projet de PLU, arrêté par décision du conseil municipal en date du 20 novembre 2009 n'a pas été validé par le préfet. Une nouvelle procédure a été engagée en novembre 2010.

Ce dossier ne comporte pas l'intégralité de ce qui est exigé par la réglementation [5] en ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000. Il devra être complété pour respecter formellement cette réglementation [6].

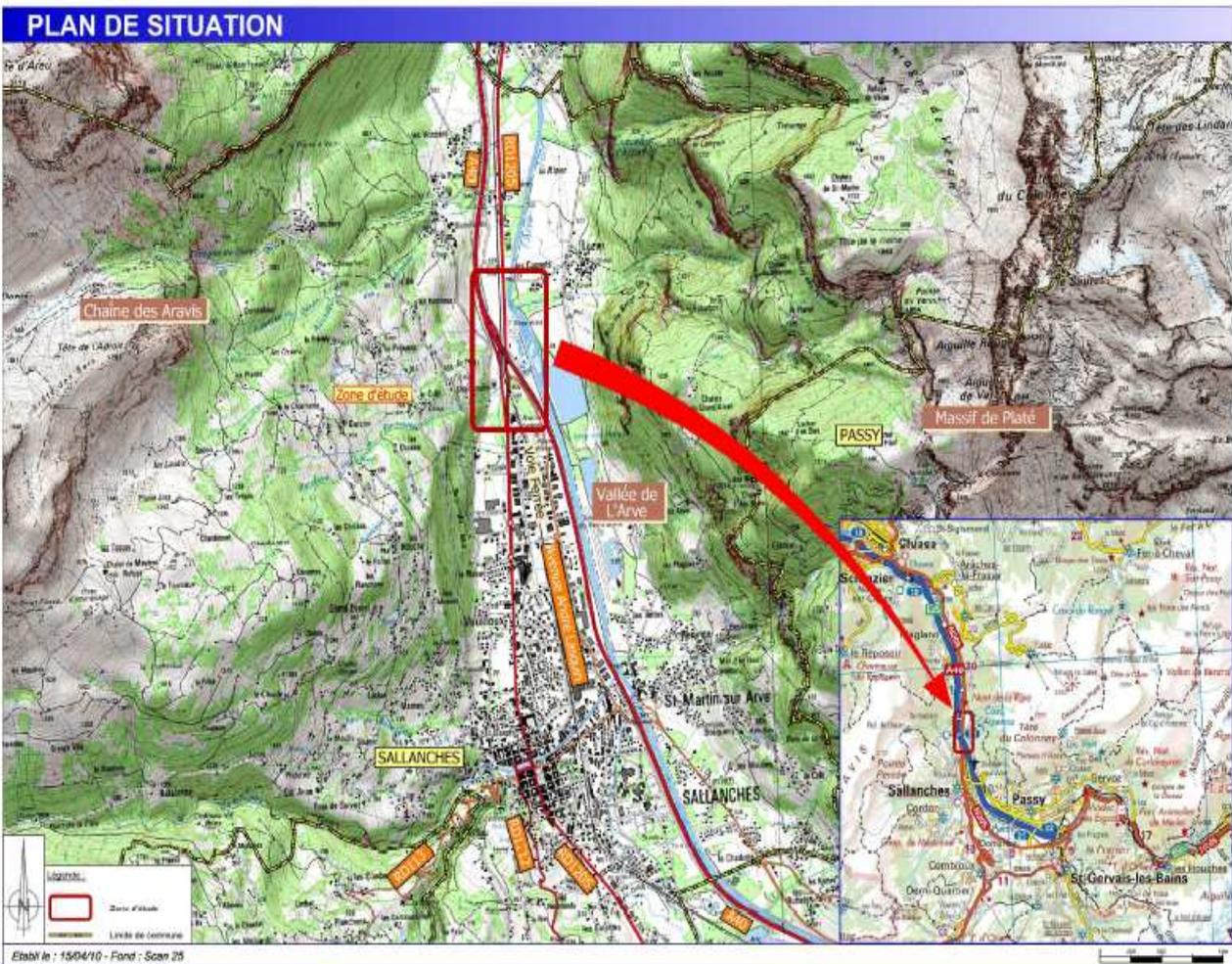
2 Code de l'environnement, article R. 122-8 I.

3 Code de l'environnement, 8° de l'annexe I à l'article R. 123-1.

4 Code de l'environnement, articles L. 214-1 et suivants.

5 Code de l'environnement, article R. 414-23 I.

6 Il manque au moins l'exposé des raisons pour lesquelles le projet est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000. Cet exposé est prévu par les dispositions de l'article R. 414-23 I 2° du code de l'environnement.



3 Analyse de l'étude d'impact

3-1 Description de l'état initial

Le choix a été fait de considérer les aménagements réalisés par ATMB, comme faisant partie de l'état initial.

La description faite, et la visite sur place, confirment des milieux naturels déjà largement anthropisés où seuls subsistent une vingtaine de sujets arborés. La zone d'étude qui intercepte le périmètre de la ZNIEFF de type 2 « ensemble fonctionnel de la rivière de l'Arve et ses annexes » se localise au droit du demi-diffuseur autoroutier de l'autoroute A 40.

Le périmètre d'étude qui s'étend en rive gauche de la vallée de l'Arve est délimité par :

- une ancienne carrière à l'est,
- une ancienne décharge réhabilitée à l'ouest,
- le croisement entre l'autoroute A 40 et la RD1205 au nord,
- l'intersection entre la voie de sortie de l'autoroute et la RD1205 au sud.

La zone d'étude comprend également de petits affluents en rive gauche de l'Arve, en particulier le ruisseau la Biallère qui s'écoule sur un linéaire de 1100 mètres le long de la RD 1205.

Le secteur ne comporte qu'une seule habitation proche du projet, l'ancienne maison de garde-barrière, aujourd'hui inhabitée, qui sera acquise préalablement aux travaux.

La description de l'état initial souffre cependant de l'absence de présentation du nombre de circulations ferroviaires susceptibles de justifier le caractère dangereux du PN 46 et donc la nécessité de le supprimer.

L'Ae recommande d'insérer cette précision dans l'étude d'impact afin d'informer convenablement le public.

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

Les solutions proposées étaient au nombre de 5, dont deux en passage routier inférieur et trois en passage supérieur.

Les solutions en passage supérieur ont été écartées au regard de leur fort impact paysager.

La solution 3, la moins coûteuse en passage inférieur, a été préférée car, sans être la plus économique des cinq solutions proposées :

- elle s'insère mieux dans le paysage en évitant la construction d'un pont-route qui serait trop visible ;
- elle ne coupe pas en deux les terrains compris dans l'angle entre l'avenue André Lasquin et la RD 1205, où la commune de Sallanches prévoit d'aménager une zone d'activités ;
- elle permet un phasage plus simple des travaux qui ne perturbe pas le trafic de la RD 1205.

Au regard de l'analyse multicritère qui précède, l'Ae considère que la justification du choix retenue guidée par des considérations fonctionnelles n'appelle pas d'observations et que cette

partie de l'étude d'impact est suffisamment détaillée. Elle précise toutefois que le tableau d'analyse multicritères présenté en page E1-8 ne semble pas avoir été réactualisé depuis 2007, puisque les études géotechniques complémentaires annoncées ont normalement été produites depuis, et qu'il serait souhaitable de développer l'influence de chacune des variantes sur la nappe phréatique superficielle, le document se limitant à une affirmation quant à l'innocuité du projet sans autre développement.

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

Phase travaux

La phase de travaux constitue l'étape la plus sensible vis-à-vis des risques de pollution des écoulements superficiels et souterrains (ciments, hydrocarbures, ...), en particulier sur le ruisseau La Biallère.

Des mesures opérationnelles (aire étanche de stationnement des engins de chantier et du matériel, dispositif imperméable de stockage,...) seront mises en œuvre.

Les travaux auront également des impacts notables liés aux excavations nécessaires à la réalisation de la trémie et du pont-rail. En outre, les terrassements généreront des mouvements de terres, dont les excédents ou les matériaux non réutilisés devront être évacués.

L'Ae estime que les précautions prises durant la phase travaux devront néanmoins être complétées afin de :

- **décrire l'impact potentiel du chantier sur la maîtrise de la contamination par la Renouée du Japon (faire figurer au dossier une délimitation des zones actuellement contaminées et devant faire l'objet de prescriptions spécifiques à cet égard) ;**
- **préciser les conditions de réutilisation et de dépôt des déblais excédentaires.**

Impacts permanents

Écoulement des eaux superficielles

Le projet induit une diminution des surfaces imperméabilisées.

Selon le maître d'ouvrage la création d'un passage routier inférieur sous la voie ferrée avec la mise en place d'un cuvelage étanche devrait provoquer une perturbation limitée par rapport à la surface du bassin versant des écoulements souterrains. L'étude précise que l'implantation d'une pompe de relevage au droit du pont-rail permettra d'évacuer les eaux de ruissellement en direction de la Biallère et n'aura pas d'incidences significatives sur la qualité des eaux des milieux récepteurs (nappe et eaux superficielles) par rapport à la situation existante, le trafic étant inchangé.

L'Ae recommande de faire figurer dans l'étude d'impact l'évaluation des concentrations de polluants véhiculés par les eaux de ruissellement de la RD 1205 et leur incidence sur l'état des eaux de la Biallère, et de vérifier l'influence du projet sur les niveaux piézométriques de la nappe superficielle. Elle recommande de décrire l'exposition potentielle du projet aux débordements de la Biallère.

Impacts liés à la destruction de milieux naturels

Le projet n'induit aucune emprise sur des milieux naturels remarquables et s'inscrit en continuité de

zones anthropisées existantes.

Les emprises nécessitent cependant la suppression d'une vingtaine de sujets arborés qui sera compensée avec un parti d'aménagement paysager. Par ailleurs, le projet n'engendre pas de coupure supplémentaire puisque les aménagements sont réalisés au droit d'itinéraires existants.

Le coût des mesures réductrices est estimé à 206 550 €.

Environnement sonore

L'étude d'impact mentionne que la zone d'étude est fortement soumise aux émissions sonores des infrastructures existantes (A 40, RD 1205, voie ferrée) et que le projet n'est pas de nature à modifier significativement l'ambiance sonore préexistante non modérée puisqu'il consiste à aménager sur place un itinéraire existant, qui n'engendre pas de trafic supplémentaire et n'a donc pas d'impact nouveau en matière de nuisances sonores. (PartieE1 - 10/10)

L'Ae partage cette analyse, mais recommande que le maître d'ouvrage apporte des précisions sur les raisons qui le conduisent à évoquer un éventuel doublement de la ligne ferroviaire. (Partie C- 7/8) et à quelle échéance. Une telle hypothèse pourrait en effet avoir des conséquences en termes d'augmentation des circulations et donc de niveaux sonores.

3-4 Analyse des autres chapitres de l'étude d'impact

Pour le reste, la description de l'état initial des milieux physique, naturel et humain ainsi que l'analyse des impacts durant le chantier et à l'état final sont suffisantes.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'adapter le contenu du résumé non technique pour tenir compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.

*
* *