



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la suppression des passages à niveau n°67 et n°68 sur la commune d'Allinges (74)

n°Ae : 2013-84

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 9 octobre 2013 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la suppression des passages à niveau n°67 et n°68 sur la commune d'Allinges (Haute-Savoie).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Rauzy, Steinfeld, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Féménias, Ledenvic, Letourneux, Malerba, Ullmann.

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 qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : MM. Chevassus-au-Louis, Decocq, Galibert, Lafitte, Schmit.

*
* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de Haute-Savoie, le dossier ayant été reçu complet le 11 juillet 2013.

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

L'Ae a consulté par courriers en date du 12 juillet 2013 :

- *la ministre chargée de la santé,*
- *la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de la région Rhône-Alpes et a pris en compte sa réponse en date du 12 septembre 2013,*
- *le préfet de département de Haute-Savoie, au titre de ses compétences en matière d'environnement, et a pris en compte sa réponse en date du 12 août 2013.*

Sur le rapport de Mme Marie-Odile Guth et M. François Vauglin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

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 et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet 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 au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le passage à niveau n°68 (PN 68) situé à Allinges (Haute-Savoie) sur la ligne Annemasse-Thonon a été le théâtre d'un drame humain le 2 juin 2008 causé par une collision entre un TER et un car scolaire.

Après cet accident, il a été décidé de supprimer ce passage à niveau. Cette suppression nécessite la création d'un contournement routier de 1,4 km, de deux giratoires et d'un pont-route. Le passage à niveau n°67, situé à proximité et essentiellement utilisé pour les circulations agricoles, sera lui aussi supprimé.

Pour l'Ae, les principaux enjeux du projet concernent la résolution définitive du problème de sécurité lié au franchissement du PN 68, les impacts du projet sur les milieux sensibles identifiés à proximité immédiate, et le bruit pour les habitations voisines.

L'étude d'impact est de bonne qualité, claire et proportionnée aux enjeux. L'Ae a peu de remarques à formuler sur les documents qui lui ont été soumis. Il s'agit essentiellement :

- de préciser dans le dossier la localisation des bases travaux et d'évaluer les impacts sur la circulation des transports de matériaux nécessaires au projet,
- d'éviter le recours à des mâchefers dans les remblais, ou en cas inverse, d'analyser leurs impacts sur les milieux sensibles (notamment les zones humides) et sur la qualité des eaux,
- d'allonger la durée du suivi des mesures compensatoires du projet.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations dont la nature et les justifications sont précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte général

Le passage à niveau n°68 (PN 68) situé à Allinges (Haute-Savoie) sur la ligne Annemasse-Thonon a été le théâtre d'un drame humain le 2 juin 2008 causé par une collision entre un TER et un car scolaire. Son franchissement a depuis été interdit aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, aux caravanes et aux transports en commun.

Ce passage à niveau, au droit duquel la RD 233 présente un fort virage, a été inscrit en novembre 2012 sur la liste des passages à niveau dits « préoccupants ». À la suite de l'accident, des études en vue de sa suppression avaient été engagées et une convention de financement a été signée le 9 mars 2009 entre le conseil général de Haute-Savoie et Réseau ferré de France (RFF), qui assure la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble du projet.



Plan de situation du projet (source : projet de dossier d'enquête publique)

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La suppression du PN 68 s'accompagne :

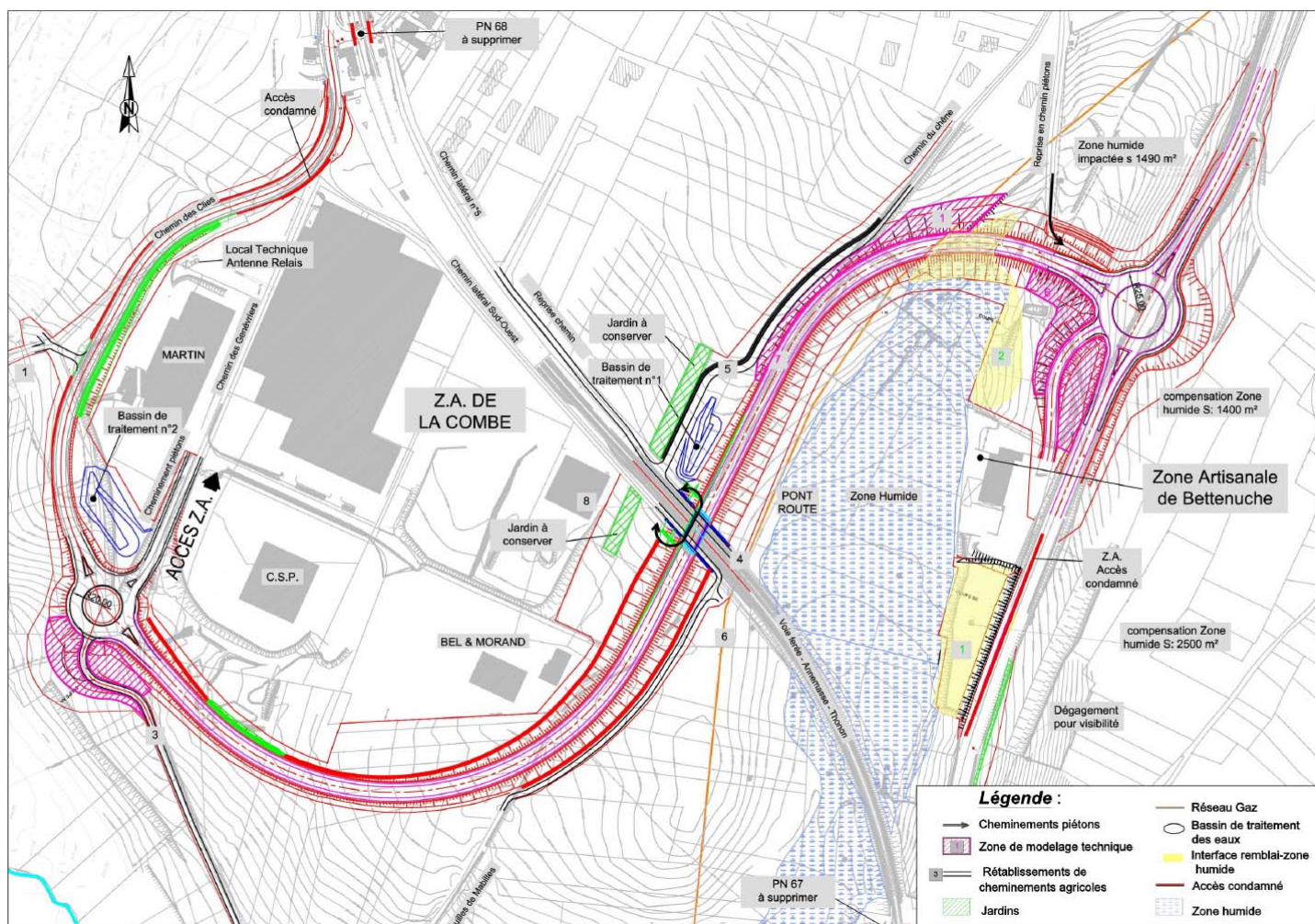
- de la création d'un pont-route de 24 mètres,
- du contournement routier du hameau de Mésinges et de la zone d'activité de la Combe sur une longueur de 1 400 mètres environ,
- et de la création de deux giratoires permettant d'insérer le projet sur la RD 903 et la desserte de la zone d'activité.

Le PN 67, utilisé essentiellement pour les circulations agricoles, sera également supprimé.

Le projet est autonome et indépendant de toute autre opération.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet a été soumis à étude d'impact par décision de l'Ae² après examen au cas par cas au titre des rubriques 6° d (route d'une longueur inférieure à 3 km) et 7° a (ponts d'une longueur inférieure à 100 mètres) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.



² Décision n°F-082-12-C-0035 du 4 décembre 2012 consultable à l'adresse : <http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/cgedd/document.xsp?id=Cgpc-CGEUV00199145>

Le dossier présenté est un dossier d'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique (DUP)³ valant mise en conformité du document d'urbanisme (un plan d'occupation des sols valant plan local d'urbanisme) de la commune d'Allinges⁴.

Il comporte notamment une notice explicative, une étude d'impact et un document de mise en compatibilité du document d'urbanisme. Les concertations préalables et leurs résultats sont présentés. Celles-ci ont porté sur les études préliminaires en octobre et novembre 2011 et sur les variantes du projet en octobre et novembre 2012.

Le dossier, qui ne contient pas les éléments permettant de valoir demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau⁵, sera complété ultérieurement par un dossier spécifique. L'Ae rappelle que le maître d'ouvrage peut choisir de regrouper ces procédures, ce qui est de nature à faciliter la compréhension par le public de l'ensemble du projet. Dans le cas présent, le choix inverse qui a été fait n'exonère par le maître d'ouvrage de présenter une étude d'impact complète, y compris concernant les impacts du projet sur l'eau et les mesures retenues sur ce sujet.

Le dossier mentionne qu'il ne sera pas nécessaire d'engager une procédure relative à une demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées⁶, ni de solliciter une autorisation de défrichement. Il comprend par ailleurs une évaluation des incidences Natura 2000.

1.4 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Trois « familles » de variantes de tracés sont présentées (franchissement direct, contournement partiel, contournement) et leurs avantages et inconvénients sont comparés. Une fois le choix de contournement réalisé, trois sous-variantes sont étudiées et comparées.

Dans un premier temps, les comparaisons entre les variantes étudiées reposent sur l'analyse des impacts prévisibles sur l'environnement (acoustique, hydraulique et hydrogéologie, zones humides, espèces et habitats, contexte agricole, paysage), ainsi que sur les coûts et délais respectifs.

Les mesures envisageables pour réduire ces impacts sont alors prises en compte dans la comparaison des variantes afin d'apprécier les impacts résiduels qui peuvent être atteints.

L'Ae n'a pas d'observation à faire sur cette partie, qui repose sur une méthodologie solide.

1.5 Les principaux enjeux selon l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux de ce projet sont, outre la résolution définitive du problème de sécurité lié au franchissement du PN 68, les impacts sur les territoires dont la sensibilité environnementale est constatée, et le bruit auquel sont soumises quelques habitations.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est de qualité et correctement proportionnée aux différents enjeux identifiés. Elle comporte un glossaire et de nombreuses illustrations. Sa lecture est aisée.

Néanmoins, afin de faciliter la compréhension du lecteur, l'Ae recommande de représenter l'emprise du projet sur les différentes cartographies utilisées, notamment dans l'état initial.

³ Code de l'environnement, articles L.122-1, L.123-1 et suivants.

⁴ Articles L. 123-16 et R. 123-23-1 du code de l'urbanisme.

⁵ Articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement.

⁶ Articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement.

Le code de l'environnement dispose⁷ que les études d'impacts doivent mentionner « les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation ». Le dossier mentionne les compétences, les sociétés et les missions auxquelles il a été fait appel.

L'Ae recommande d'indiquer les noms et qualités précises et complètes des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation.

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Inventaires faunistiques et floristiques

En complément de la bibliographie et des données existantes, des inventaires complémentaires de terrain ont été réalisés entre mars et juillet 2011. Ils ont porté sur les habitats, la flore et la faune (reptiles, insectes, amphibiens, avifaune, chiroptères). La cartographie des enjeux écologiques, faunistiques et floristiques est particulièrement claire et didactique sur ces points.

Des stations de la Fougère des marais (*Thelypteris palustris*) espèce protégée, sont localisées dans les zones humides de Bettenuche et les Gouilles Nord séparées par la voie ferrée. Le Sonneur à ventre jaune (*Bombina variegata*), le Triton alpestre (*Ichthyosaura alpestris*), espèces d'amphibiens protégés, ainsi que la Rousserolle verderolle (*Acrocephalus palustris*) et la Locustelle tachetée (*Locustella naevia*), espèces de passereaux protégés, sont recensées dans ces milieux.

Les emplacements où ces espèces ont été observées sur l'aire d'étude ne devraient pas être affectés par le projet. Toutefois, s'il en allait autrement en cours de chantier, l'Ae rappelle que le maître d'ouvrage devrait alors déposer une demande de dérogation pour la perturbation, le déplacement ou la destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats.

L'analyse des continuités écologiques des différents milieux est bien conduite et illustrée de manière appropriée au moyen d'une carte de synthèse des enjeux écologiques.

2.1.2 Eaux et zones humides

La zone d'étude du projet, situé à l'étage collinéen vers 450 mètres d'altitude, est concernée par plusieurs sites d'intérêt écologique. À l'ouest, le ruisseau du Redon qui se jette dans le lac Léman est classé en site Ramsar⁸ « Lac Léman », en ZICO⁹ « Lac Léman » et est concerné par une ZNIEFF¹⁰ de type I « Ruisseaux du Vion, du Foron et du Redon » et une ZNIEFF de type II « Forêt de Planblois et Bassin Versant du Foron ». De part et d'autre de la voie ferrée, le marais de Bettenuche, les Gouilles Nord et Sud sont inscrits à l'inventaire départemental des zones humides de Haute-Savoie.

À la marge de la zone, se situe le Marais de Margencel concerné par un APPB¹¹ « les Grands Marais d'Allinges et de Margencel », le site Natura 2000¹² « Zones humides du Bas Chablais », une ZNIEFF de type I « Grand Marais de Margencel », l'inventaire régional des tourbières et l'inventaire départemental des zones humides de Haute-Savoie. Enfin, une ZNIEFF de type I « Forêt de Planbois » est située au sud-ouest du secteur et une ZNIEFF de type II « Zones humides du Bas Chablais » au nord-est.

⁷ Article R. 122-5 II 10° du code de l'environnement.

⁸ La Convention de Ramsar ou Convention relative aux zones humides d'importance internationale adoptée en 1971, pour la conservation et l'utilisation durable des zones humides, a été ratifiée par la France en 1986.

⁹ Zone importante pour la conservation des oiseaux, en application de la Directive Oiseaux : inventaire des sites comportant des enjeux majeurs pour la conservation des espèces d'oiseaux.

¹⁰ ZNIEFF : zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique, outil de connaissance et d'aide à la décision. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique et les ZNIEFF de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés offrant des potentialités biologiques importantes.

¹¹ Arrêté préfectoral de protection de biotope, articles R. 411-15 à 17 et R. 415-1 du code de l'environnement.

¹² 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).

2.1.3 Risques naturels et technologiques

Une canalisation de gaz à haute pression traverse le site d'étude du sud-ouest vers le nord-ouest. Elle est correctement prise en compte dans le dossier.

2.1.4 Trafic

Le trafic sur la voie ferrée est d'environ quarante trains par jour, dont un quart de trains de fret (principalement des eaux d'Evian).

Le trafic routier sur la RD 233 traversant le PN 68 est de l'ordre de 2 000 à 2 500 véhicules par jour.

2.1.5 Air

Le secteur d'étude ne comprend pas d'installation industrielle émettrice de polluants, la qualité de l'air est principalement influencée par les axes routiers (RD 903 et, dans une moindre mesure, RD 233).

2.1.6 Bruit

La réalisation de l'état initial sonore n'appelle pas de remarque. L'Ae souligne que le maître d'ouvrage a fait le choix, favorable aux riverains, de considérer l'ambiance sonore initiale comme « modérée » alors que les niveaux de bruit atteints en certains points auraient pu conduire à la décrire comme « non modérée » au sens de l'article R. 571-47 du code de l'environnement¹³.

2.1.7 Urbanisme

Le plan d'occupation des sols (POS) d'Allinges vaut plan local d'urbanisme (PLU). Les emprises du projet affectent des zones naturelles protégées et des espaces boisés classés (EBC), avec lesquelles le projet n'est pas compatible¹⁴. Le dossier prévoit donc la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Le dossier indique aussi qu'une procédure de révision du document d'urbanisme a été engagée parallèlement et devrait conduire à sa mise à l'enquête publique à la fin de l'année 2013, ce qui correspondrait, selon les informations communiquées oralement aux rapporteurs lors de leur visite, à la période envisagée aussi pour l'enquête relative à l'utilité publique du projet.

Or le code de l'urbanisme¹⁵ stipule notamment que « *Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.* »

L'Ae recommande de préciser comment s'articuleront les enquêtes publiques impliquant le document d'urbanisme d'Allinges.

2.2 Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.2.1 Natura 2000

Le projet n'est pas situé dans un site Natura 2000. Le site le plus proche est situé à environ 300 mètres. Il s'agit de la ZSC « Zones humides du Bas Chablais » (n° 8201722).

¹³ C'est-à-dire que les seuils diurnes de 65 dB(A) et/ou nocturne de 60 dB(A) sont dépassés. Dans ce cas, les niveaux sonores à respecter après les travaux sont supérieurs à ceux qui sont à respecter dans une ambiance sonore initiale « modérée ». Le choix fait est donc favorable aux riverains.

¹⁴ Il est apparu lors de la visite de terrain qu'une partie des EBC aurait déjà été défrichée sans autorisation. Cela ne remettrait pas en cause la nécessité de mise en compatibilité du document d'urbanisme.

¹⁵ Article L. 123-14-2 du code de l'urbanisme.

Une évaluation des incidences Natura 2000¹⁶ a été réalisée et conclut à l'absence d'incidences du projet sur le site.

2.2.2 Impacts en phase travaux

L'essentiel des travaux seront mitoyens de la zone d'activité de la Combe. Le dossier indique qu'une implantation de la base travaux sur la zone d'activité sera recherchée. Lors de la visite de terrain des rapporteurs, il a été indiqué oralement que les besoins et les recherches d'implantation avaient substantiellement progressé.

L'Ae recommande de mettre à jour le dossier pour préciser la localisation de la ou des bases travaux.

La réalisation du projet nécessite de trouver un exutoire pour 45 000 m³ de déblais et un approvisionnement pour 100 000 m³ de remblais.

Le dossier précise la destination envisagée des déblais mais n'indique pas la provenance ni la qualité des matériaux utilisés en remblais.

Par ailleurs, il semble que l'utilisation de mâchefers¹⁷ en remblais soit envisagée en certaines parties du projet.

Eu égard à la sensibilité environnementale des milieux (zones humides, site Natura 2000, site RAMSAR, etc.), l'Ae recommande d'éviter l'utilisation de mâchefers dans les remblais, ou à défaut, de compléter le dossier par une analyse de leurs impacts, en particulier sur les sites sensibles et sur la qualité des eaux superficielles et souterraines, selon l'endroit où ce type de matériaux serait utilisé.

Elle recommande par ailleurs de préciser l'origine des remblais nécessaires afin d'évaluer l'impact de leur transport sur la circulation.

Le chantier sera mis en défens (merlon provisoire et balisage) et les mesures d'évitement et de réduction sont correctement analysées et décrites. Des tranchées drainantes seront posées dans les remblais nécessaires à la voirie afin de maintenir l'alimentation en eau de la zone humide de Brettenuche. Des haies seront plantées sur les talus longeant l'infrastructure nouvelle pour recréer le réseau bocager et ses habitats associés.

Touchée par le projet dans sa partie nord sur 1 500 m², la zone humide de Brettenuche sera agrandie en compensation dans sa partie nord-est et sud-est, conformément aux dispositions du SDAGE¹⁸ qui prévoit une compensation de 2 ha pour 1 ha affecté. Si ce niveau de compensation sera atteint sans difficulté (3 900 m² limitrophes pourraient ainsi compléter cette zone humide), le dossier reste prudent sur la surface totale de compensation qui sera effectivement réalisée alors qu'il semble possible de dépasser nettement le taux de 2:1, ce à quoi l'Ae encourage le maître d'ouvrage.

2.2.3 Impacts en phase d'exploitation

Les eaux

L'assainissement de la voirie est assuré par une collecte des eaux pluviales vers des bassins multifonction permettant l'écêtement, le traitement et le confinement en cas d'accident.

La transparence hydraulique de l'infrastructure est réalisée par la canalisation des eaux de bassins versants naturels interceptés par la voirie vers des fossés qui traversent l'infrastructure.

Les continuités écologiques

Des dispositifs légers (réflecteurs) seront posés sur la RD 903 au droit de la zone humide de Brettenuche pour prévenir les collisions avec la grande faune sauvage. Pour réduire les contraintes au passage de la petite faune, le chemin latéral à la voie ferrée sous l'ouvrage routier ne sera pas revêtu.

¹⁶ Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26.

¹⁷ Les mâchefers sont des déchets issus de l'incinération des ordures ménagères ou de la combustion du charbon ou du coke dans les fours industriels.

¹⁸ Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

Le bruit

Une glissière en béton armé sera surélevée de panneaux en bois jusqu'à 1,5 mètres de hauteur afin de réduire l'exposition au bruit. Toutefois, les seuils réglementaires sont dépassés pour deux habitations, qui feront l'objet d'isolations phoniques de façade.

L'air

Les pollutions de l'air iront en s'accroissant en raison d'une augmentation du linéaire routier. Toutefois, le dossier montre que la pollution subie par le hameau de Mésinges diminuera significativement en raison du report d'une partie de la circulation sur la nouvelle voirie créée.

Une carte récapitulative récapitule les mesures en faveur de l'environnement et de la santé. Le tableau d'estimation des dépenses en faveur de l'environnement et de la santé est bien détaillé.

Les impacts cumulés prévisibles avec le projet routier de 16,5 km à double-voie Machilly-Thonon, sont décrits et analysés synthétiquement et pourraient gagner à être plus approfondis. Des protections acoustiques seront envisagées pour les incidences sonores dont le cumul est prévisible. Ce projet serait prévu à un horizon lointain selon les informations recueillies sur place par les rapporteurs.

2.3 Mesures de suivi

Les mesures de suivi sont prévues à échéance de trois ans, et des mesures acoustiques seront réalisées à cinq ans. Pour les milieux naturels, une convention de gestion avec le conservatoire des espaces naturels est prévue par le maître d'ouvrage.

La spécificité des zones humides affectées par le projet, la dynamique lente de leur reconstitution et la dépendance de cette dernière au réseau d'écoulement qui sera recréé justifieraient que le suivi des mesures prévues en compensation de la destruction de zones humides soit plus long afin d'apprécier la fonctionnalité de la compensation, même si ce suivi peut être espacé dans le temps après les premières années.

L'Ae recommande d'allonger la durée du suivi des mesures compensatoires du projet.

2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique présente les mêmes qualités que l'étude d'impact.

L'Ae recommande d'adapter le résumé non technique pour prendre en compte les recommandations du présent avis.

* *

*