



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet de suppression du passage à niveau PN 20 sur les communes de Balan et Béligneux (01)

n°Ae : 2015-02

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 25/03/2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de suppression du passage à niveau n°20 sur les communes de Balan et Béliigneux - ligne ferroviaire Lyon-Ambérieu-en-Bugey (01).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Steinfelder, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Galibert, Ledenvic, 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 : Mme Perrin, MM. Clément, Decocq, Letourneux, Roche, Vindimian

N'ont pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : M. Orizet

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du département de l'Ain, le dossier ayant été reçu complet le 07/01/2015.

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 R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté, par courriers du 8 janvier 2015 :

- le préfet de département de l'Ain,
- la ministre en charge de la santé,
- la directrice régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes, et a pris en compte sa réponse en date du 12 février 2015.

Sur le rapport de MM. Thierry Galibert et Maxime Gérardin, 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 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. 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).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet de suppression du passage à niveau n°20 à la Valbonne, prévu sur les communes de Balan et Béliigneux (01), est placé sous la maîtrise d'ouvrage commune du conseil général de l'Ain et de Réseau ferré de France².

Le projet consiste en la suppression du passage à niveau n°20 (PN20) et en la construction d'une voie routière de rétablissement de 420 mètres passant sous la voie ferrée. Côté nord, le rétablissement rejoindra la RD 1084 (ex-route nationale, principal axe routier du secteur) au niveau d'un giratoire existant, et non plus à l'extrémité de la place de la Valbonne.

Le secteur du projet, localisé en milieu périurbain, comprend un petit centre-ville (gare, place de la Valbonne, commerces), et est concerné par les nuisances de la voie ferrée (empruntée par un trafic de fret non négligeable) et du trafic routier (notamment l'ex-route nationale, qui d'après les données fournies produit une insécurité importante dans toute la traversée de la Valbonne). Il est, par ailleurs, situé à la limite des « steppes » de la Valbonne, milieu naturel remarquable, caractérisé par la très forte perméabilité de son substrat.

Pour l'Ae, les principaux enjeux à prendre en compte dans le cadre de la réalisation du projet sont :

- les milieux naturels présents, notamment les milieux steppiques,
- l'effet du projet en termes de nuisances, notamment acoustiques, pour les riverains,
- l'effet du projet sur les déplacements de proximité, notamment sur la possibilité de les réaliser sans recours aux modes motorisés.

L'Ae note, en outre, que le projet vise à améliorer la sécurité, en s'appuyant principalement sur un bilan comparé entre les gains en matière de sécurité routière et une plus grande exposition à un risque industriel. Il conviendrait donc, pour s'assurer de l'atteinte de cet objectif, que les différents risques présents dans le périmètre, routier mais aussi industriel (silo), soient correctement identifiés et quantifiés, et que la façon dont le projet modifie les risques soit pleinement prise en compte dans sa conception.

L'Ae recommande principalement :

- d'expliquer la situation actuelle du projet de suppression du PN19, voisin,
- de justifier la compatibilité du projet avec le PLU de Béliigneux, tout particulièrement vis-à-vis du risque industriel,
- de conduire et de présenter au public une analyse précise des accidents de la route, nombreux selon l'annexe du dossier, recensés dans l'agglomération de la Valbonne, et qui semblent constituer un risque comparativement bien plus important que ceux survenant sur le passage à niveau,
- de présenter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues pour l'atteinte aux milieux naturels, ainsi que le dispositif de suivi associé,
- de préciser les données relatives aux analyses de sols, à la détermination du volume de terres réutilisables, et à la démarche qui devra être mise en œuvre dans le cas où les volumes pollués s'avèreraient plus importants que prévu.

Elle fait par ailleurs d'autres recommandations, relatives par exemple au bruit ou aux déplacements de proximité, qui figurent dans l'avis détaillé ci-après.

² Devenu SNCF Réseau fin 2014.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Le projet de suppression du passage à niveau n°20 (PN 20), prévu sur les communes de Balan et Béligneux - ligne ferroviaire Lyon-Ambérieu-en-Bugey (01), est placé sous la maîtrise d'ouvrage commune du conseil général de l'Ain et de Réseau ferré de France³ (RFF).

Le passage à niveau concerné, gardé 24 heures sur 24, est situé à proximité immédiate (90 mètres) de la gare de la Valbonne⁴, à l'intersection de la voie ferrée Lyon - Ambérieu-en-Bugey et de la route départementale RD 84. Cette route, au franchissement du passage à niveau, constitue la limite des communes de Balan et de Béligneux.

Bien que ne figurant pas au programme national de sécurisation⁵, il est considéré comme sensible par RFF en raison de l'importance des trafics ferroviaires (jusqu'à 218 trains quotidiens) et routier (3300 véhicules par jours dont 10 cars scolaires) et figure sur la liste des PN dits « à surveiller ».

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Le projet de suppression du PN20 a été envisagé dès 1986. Après la réalisation d'études dans les années 1990, il a fait l'objet d'une enquête publique en 2001. Le rapport du commissaire-enquêteur, bien que favorable à ce projet, a précisé qu'il était nécessaire de considérer cette suppression concomitamment avec celle du PN19, passage automatisé, situé sur la commune de Balan, à 1 700 mètres à l'ouest⁶. Après concertation locale, en 2003, la suppression du PN19 a reçu un avis favorable et l'établissement d'un avant-projet a été engagé. Pour la suppression du PN20, par contre, aucune des solutions proposées n'a reçu un avis favorable de la population et des élus, tout en permettant de dégager des pistes pour de nouvelles études.

A l'initiative de RFF, celles-ci ont été lancées en 2009, et une nouvelle phase de concertation réalisée en 2012.

Le dossier présente les différentes hypothèses envisagées pour la suppression du PN20, celle du PN19⁷ n'étant plus envisagée, sans que l'explication de cet abandon, temporaire ou définitif, ne soit fournie dans le dossier. Il précise uniquement que *« pour permettre le maintien des circulations routières dans le secteur du projet durant les travaux, les projets de suppression des passages à niveau n°19 et 20 ont été dissociés. [...] La suppression du PN 19 n'est pas abandonnée, mais fera l'objet d'études spécifiques »*.

L'Ae recommande d'expliquer pour quelles raisons le projet de suppression du PN19 a été abandonné ou repoussé.

Dans le dossier, les maîtres d'ouvrage considèrent que le projet, ayant une autonomie fonctionnelle, ne fait pas partie d'un programme. Il se situe toutefois à proximité de plusieurs projets :

- le réaménagement des abords de la gare de la Valbonne, sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes du canton de Montluel et de la commune de Béligneux. Ce projet comprend la création de parkings, la réfection de voiries, et l'aménagement du passage pour piétons sous les voies pour le rendre accessible aux personnes à mobilité réduite ;

³ Devenu « SNCF Réseau ».

⁴ La commune de Béligneux comporte trois sites urbanisés, Béligneux centre, la Valbonne et Chânes.

⁵ Plan national de sécurisation des passages à niveaux lancé le 20 juin 2008.

⁶ D'après les informations communiquées aux rapporteurs, le PN 19 connaît un trafic comparable à celui du PN 20, avec néanmoins davantage de poids-lourds.

⁷ L'Ae relève que le PN 19 est classé comme préoccupant par RFF, alors que le PN 20 ne l'est pas.
http://www.charlesdelaverpilliere.com/wp-content/uploads/2013/01/SKMBT_C22413012420020.pdf

- le projet d'allongement des quais de la gare de la Valbonne, sous maîtrise d'ouvrage de RFF.

Le coût du projet est de 7,6 millions d'euros, financé à parts égales par chacun des deux maîtres d'ouvrage.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet consiste en la suppression du passage à niveau n°20 et en la construction d'une voie routière de rétablissement passant sous la voie ferrée, sous un ouvrage de type portique.

La voie nouvelle de rétablissement de la route sera d'une longueur d'environ 420 mètres, bidirectionnelle.

Sa chaussée de 6 mètres sera bordée de bandes multifonctionnelles⁸ de 1,20 m chacune.

Côté nord, le rétablissement se connectera sur la route de la gare, et rejoindra la RD 1084 (ex-route nationale, principal axe routier du secteur) au niveau d'un giratoire existant, et non plus à l'extrémité de la place de la Valbonne.



Le planning prévisionnel du projet présenté dans le dossier prévoit l'installation de l'ouvrage en novembre 2017 (p. 36), alors que le week-end de l'Ascension 2017 a été évoqué lors de la visite de terrain.

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrages de vérifier que le planning prévisionnel du projet renseigné dans le dossier correspond bien aux informations les plus récentes.

⁸ Sur-largeurs de chaussée, revêtements, permettant l'arrêt d'urgence des véhicules, la « récupération » des sorties de route, la circulation des vélos, etc.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à étude d'impact au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement, suite à la décision du 20 décembre 2012 de l'Ae, après examen au cas par cas, en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement.

De ce fait, en application de l'article R.414-19-3 du même code, le projet est soumis à évaluation des incidences Natura 2000⁹.

Un des maîtres d'ouvrage étant un établissement public sous tutelle du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, l'avis d'autorité environnementale doit être rendu par l'Ae du CGEDD.

Il est indiqué (p.6 de la pièce « dossier d'enquête publique ») que les maîtres d'ouvrage ont sollicité un cadrage préalable¹⁰ auprès de l'autorité décisionnaire, cadrage auquel des éléments de réponse ont été apportés. L'Ae souligne que l'article R.122-4 prévoit que « *l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution consulte sans délai l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement* ». L'Ae n'ayant pas été saisie d'une telle consultation, ce qui est présenté comme un cadrage préalable s'apparente plutôt à une concertation inter-administrations.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Le secteur du projet comprend un petit centre-ville (gare, place de la Valbonne, commerces), et est concerné par les nuisances de la voie ferrée (empruntée par un trafic de fret non négligeable) et du trafic routier (notamment l'ex-route nationale, qui d'après les données fournies produit en outre une insécurité importante dans toute sa traversée de la Valbonne). Il est, par ailleurs, situé à la limite des « steppes » de la Valbonne, milieu naturel remarquable dû à la très forte perméabilité de son substrat.

Pour l'Ae, les principaux enjeux à prendre en compte dans le cadre de la réalisation du projet sont :

- les milieux naturels présents, notamment les milieux steppiques,
- l'effet du projet en termes de nuisances, notamment acoustiques, sur les riverains,
- l'effet du projet sur les déplacements de proximité, notamment sur la possibilité d'effectuer ceux-ci sans recours aux modes motorisés.

L'Ae note en, outre, que le projet vise notamment à améliorer la sécurité du secteur, en s'appuyant principalement sur bilan comparé entre les gains de sécurité routière et une plus grande exposition à un risque industriel lié aux silos de Terre d'Alliances. Il conviendrait donc, pour s'assurer de l'atteinte de cet objectif, que les différents risques présents dans le périmètre, routier mais aussi industriel (silo), soient correctement identifiés et quantifiés, et que la façon dont le projet modifie les risques soit pleinement prise en compte dans sa conception.

2 Analyse de l'étude d'impact

Le document présenté est globalement clair. Certaines parties, quelque peu techniques (air, bruit), sont introduites par des explications didactiques appréciables.

⁹ 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).

¹⁰ Prévu à l'article L.122-1-2, et détaillé à l'article R.122-4 du code de l'environnement.

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Biodiversité

Le secteur d'étude est situé à proximité de plusieurs sites d'intérêt communautaire relevant de la directive « habitats, faune, flore », et notamment à 500 m du site FR 8201639 « steppes de la Valbonne »¹¹. Plusieurs cartes d'inventaire des ZNIEFF¹² ou de présentation des SIC et des ZPS du secteur sont fournies, mais l'absence de légende claire rend difficile leur lecture.

L'Ae recommande de préciser la légende des cartes présentant les territoires remarquables en matière de biodiversité.

Le dossier présente les travaux de prospection et d'inventaires qui ont été réalisés. Ces recherches ont permis de recenser notamment 26 espèces d'oiseaux protégées à l'échelle nationale, (dont l'Alouette lulu, listée à l'annexe 1 de la directive habitats, faune, flore), six espèces de chiroptères dont le Murin de Bechstein (inscrit aux annexes IV et V de la même directive) et de plusieurs espèces protégées de reptiles (Couleuvre verte et jaune, Lézard vert) et d'amphibiens (Crapaud calamite). A partir de l'ensemble de ces éléments, le dossier dresse une carte des enjeux écologiques du secteur d'étude, hiérarchisant les enjeux.

Il apparaît que les pelouses situées entre la voie ferrée et la rue de la gare, qualifiées de zones à enjeu fort, ont été détruites récemment, puisque la base vie associée au récent renouvellement des voies entre Lyon et Ambérieu y a été installée.

Le dossier évoque la question des fonctionnalités écologiques et notamment des corridors en indiquant que plusieurs corridors d'importance régionale sont présents dans le secteur, sans plus de précisions. Il apparaîtrait utile de confronter cette indication avec les données issues du schéma régional de cohérence écologique de Rhône-Alpes qui vient d'être adopté¹³.

L'Ae recommande de vérifier la pertinence des conclusions relatives aux enjeux écologiques du projet au regard des éléments fournis par le SRCE Rhône-Alpes adopté le 18 juillet 2014.

2.1.2 Risques technologiques

La zone d'étude inclut le périmètre de protection du plan local d'urbanisme (PLU) de Béligneux relatif aux risques technologiques des silos à grains de Terre d'Alliances. Le règlement du PLU prévoit que sont seuls autorisés au sein de ce périmètre :

- les aménagements liés à l'activité des silos ;
- les travaux de type routier et d'infrastructures.

Le danger identifié est le risque d'effets indirects sur l'homme par bris de vitres.

Le porter à connaissance relatif au site Terre d'Alliances de Béligneux, actualisé par la DREAL le 26 août 2013, impose une distance d'éloignement de 50 mètres pour la construction de voies de circulation dont le trafic est supérieur à 2000 véhicules par jour.

¹¹ Ce site est également une ZPS au titre de la directive oiseaux (FR8212011).

¹² Lancé en 1982, 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.

¹³ Le schéma régional de cohérence écologique de Rhône-Alpes a été adopté par délibération du Conseil régional du 19 juin 2014 et par arrêté préfectoral du 16/07/2014 n°14-155 publié au recueil des actes administratifs de Rhône-Alpes le 18 juillet 2014.

La commune de Balan accueille par ailleurs une usine classée Seveso¹⁴ seuil haut, dotée d'un plan de prévention des risques technologiques (PPRT). La zone d'études est située à 525 mètres à l'est de la limite du périmètre de ce PPRT et n'est donc pas concernée par celui-ci.

2.1.3 Trafic routier

3 000 véhicules transitent quotidiennement en moyenne par le PN, dont quasiment un tiers vers ou en provenance du camp militaire de la Valbonne, situé au sud de la voie ferrée. Il s'agit essentiellement de véhicules légers, le transit par le PN étant, par exemple, interdit aux poids lourds militaires, y compris ceux de l'auto-école militaire. Par contre, des poids lourds se rendant à la coopérative agricole empruntent le PN pour entrer sur ce site, avec une pointe estimée à 80 poids lourds par jour ouvrable de mi-septembre à mi-novembre.



Figure 2 : zone de chalandise de l'aire d'étude (Source dossier)

Le dossier indique que 218 trains¹⁵ par jour, dont 35 s'arrêtent à la gare de la Valbonne, circulent sur la voie ferrée. Le passage à niveau est fermé, à chaque passage de train, pendant une durée variant entre 1 minute et 20 secondes et 5 minutes, selon le type de train et l'arrêt ou non en gare de la Valbonne. Pour les fermetures les plus longues, et en heure de pointe, la file de voitures en attente côté nord peut dépasser la longueur de la place de la Valbonne et remonter jusqu'à la RD 1084. Cette situation est considérée par le dossier comme potentiellement accidentogène. L'Ae relève que cette affirmation n'est pas démontrée par le dossier. Par ailleurs, si ce scénario

¹⁴ Seveso : nom de la ville italienne où eut lieu en 1976 un grave accident industriel mettant en jeu de la dioxine. Ce nom qualifie la directive européenne de 1982 relative aux risques d'accidents majeurs liés à des substances dangereuses. Mise à jour le 9 décembre 1996 par la directive 96/82/CE, puis le 4 juillet 2012 par la directive 2012/18/CE, elle porte désormais le nom de « Seveso III ». Elle impose d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, classés en « seuil bas » et « seuil haut » en fonction des quantités et des types de produits dangereux. Voir décret n°2014-284 du 3 mars 2014.

¹⁵ Dont 122 trains de fret. Ces données apparaissent en fait comptabiliser tous les « sillons » disponibles, indépendamment de leur usage réel. On notera, à titre de comparaison, que les modélisations acoustiques prennent en compte 43 passages de trains de fret par jour.

d'accident par remontée de file constitue une préoccupation usuelle sur voies rapides, voire sur voies ordinaires hors agglomération, il est plus rare de le retrouver en agglomération, où la vitesse des véhicules est supposée être réduite, et en un point où la géométrie de la route ne semble pas poser de problème de visibilité.

L'étude d'impact ne présente pas de statistiques sur les accidents du secteur. Le document « *analyse des risques combinés industriels, routiers et ferroviaires* » communiqué aux rapporteurs de l'Ae fait cependant apparaître un nombre élevé d'accidents¹⁶, principalement sur la RD 1084 dans toute sa traversée de la Valbonne. La nature de ces accidents (types d'usagers, scénarios d'accident, etc.) n'y est pas décrite.

Il serait donc nécessaire, à partir des données d'accidents, de vérifier que le scénario de remontée de file depuis le PN vers la RD 1084 constitue, au-delà du désagrément qu'il occasionne, une des principales causes du nombre élevé d'accidents dans le secteur. Plus largement, ce nombre élevé d'accidents recensés devrait conduire à analyser finement les accidents passés, d'autant plus qu'un des deux maîtres d'ouvrage du projet se trouve être le gestionnaire des voies concernées.

L'Ae recommande de conduire et de présenter au public une analyse précise des accidents de la route recensés dans le bourg¹⁷ de la Valbonne.

2.1.4. Modes actifs de déplacements

Le dossier indique que les modes actifs (vélo, marche à pied) de déplacements sont très peu utilisés sur le secteur, compte tenu notamment de la configuration des routes situées à proximité de la gare (absence de trottoirs, etc.).

2.1.5 Bruit

Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée les 12 et 13 septembre 2013, et une modélisation, comprenant essentiellement les sources de bruit routières et ferroviaires a été produite. Les données de calage de cette modélisation, présentées en p.204, n'appellent pas de remarques de l'Ae.

La voie ferrée est la source la plus bruyante, notamment la nuit avec le passage des trains de fret, et les habitations qui lui font face relèvent d'une ambiance sonore non modérée, au sens de la réglementation, de même qu'une partie des habitations donnant sur la RD 1084¹⁸.

La voie ferrée est, en outre, classée en catégorie 1, au sens de l'arrêté du 30 mai 1996¹⁹. Le dossier indique que l'identification des points noirs de bruit rendue nécessaire par ce classement n'est pas encore disponible²⁰. Il a cependant été indiqué oralement aux rapporteurs que les cartes de diagnostic existeraient d'ores et déjà.

L'Ae recommande, pour la bonne information du public, de produire lors de l'enquête publique le diagnostic des points noirs de bruit ferroviaires au niveau de la Valbonne, et d'indiquer, le cas échéant, les actions prévues les concernant.

¹⁶ 46 accidents corporels sur 15 ans, avec 9 tués, dans un rayon de 2 km autour du PN, dont une moitié environ de ces accidents sur le kilomètre de RD 1084 qui traverse la Valbonne.

¹⁷ Au sens [de l'article R.110-2] du code de la route.

¹⁸ Le dossier indique, p.120, que les zones d'ambiance préexistante non modérée sont celles qui figurent en violet, rouge et orange sur les cartes isophones fournies. L'Ae relève que cette information est exacte concernant la carte de nuit, qui est la plus pénalisante pour les habitations donnant sur la voie ferrée ; mais que les zones figurées en jaune de nuit et orange de jour, comme c'est le cas en de nombreux points de la RD 1084, relèvent en fait de l'ambiance modérée (ce qui est plus favorable aux habitants, en cas de modification de leur situation par le projet). La conclusion selon laquelle « *toutes les habitations situées le long de [la RD 1084] sont en zone d'ambiance sonore modérée* » est donc erronée, quoique ceci a peu d'impact pratique (voir la partie du présent avis consacrée aux impacts).

¹⁹ <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000730884> Cet arrêté définit notamment la méthode de classement des voies routières et ferrées en différentes catégories, ainsi que des règles qui s'appliquent aux constructions neuves réalisées à leur proximité.

²⁰ La raison avancée est qu'un renouvellement des voies a eu lieu en 2014, et que les données seraient collectées postérieurement à ce renouvellement. L'Ae relève qu'il n'est pas certain qu'effectuer les mesures immédiatement après les travaux de renouvellement constitue une bonne pratique : l'usure de la voie pourra ensuite transformer en points noirs de bruit des habitations qui n'auront pas été identifiées comme telles.

2.1.6 Sites et sols pollués

La zone d'études est concernée par une pollution historique en hydrocarbures sur le site du silo à grains de l'entreprise Terre d'Alliances et sur les terrains à proximité. Une étude géotechnique a été conduite en janvier 2013, au cours de laquelle ont été réalisés des prélèvements d'échantillons de sols (sondages réalisés jusqu'à 3,5 m de profondeur), notamment sur la zone d'implantation de la base chantier destinée à la construction du portique. Au vu des analyses réalisées et des conclusions tirées par le dossier, il apparaît que le site prospecté présente une pollution localisée de surface en hydrocarbures totaux et en métaux lourds, qualifiée d'alarmante en cuivre, plomb et zinc. Le document présenté n'indique pas la situation de ces mêmes points en profondeur.

L'Ae recommande de présenter l'ensemble des résultats des analyses de sols effectuées, en distinguant, le cas échéant, les résultats obtenus selon la profondeur des prélèvements.

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



Principe des variantes

-  1 : État sans projet, PN20 actuel
-  2 : Variante pont rail avec trafic orienté vers la place de la Valbonne
-  3 : Variante pont rail avec trafic orienté vers la mairie
-  3 : reprise de chaussée
-  4 : Variante grand Est avec pont route

Figure 3 : principes généraux des variantes passées à la comparaison lors des études environnementales de 2012-2013 (Source dossier)

Les différentes variantes sont présentées et récapitulées dans des tableaux synoptiques clairs. *In fine*, après avoir éliminé une variante 4 qui consistait à créer une longue déviation, passant à l'est de l'actuel PN (dite variante grand est) avec un pont-route pour la traversée des voies, le choix a été fait de la variante 3 par rapport à la variante 2. Cette dernière orientait préférentiellement le trafic routier vers la place de la Valbonne. Le choix a été essentiellement dicté par une volonté, d'une part de limiter le risque routier, d'autre part de respecter un objectif d'« apaisement » de la place de la Valbonne.

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

2.3.1 Impacts temporaires, en phase chantier

2.3.1.1 Gestion des sols pollués

Le projet implique des terrassements pour les points suivants :

- création de la trace de la future voie routière (déblai),
- création de l'aire de pré-fabrication de l'ouvrage ferroviaire (déblai le temps du chantier, qui sera ensuite comblé),
- décaissement à proximité de l'ouvrage, pour l'opération de mise en place de celui-ci.

Le projet prévoit la réutilisation sur site d'une partie des terres excavées pour combler le fond et réaliser une partie des remblais, le solde étant exporté. Le volume extrait durant les travaux est estimé à 59 000 m³, dont 28 000 m³ seraient constituées de sols pollués et 26 000 m³ pourraient être utilisés sur le site et seraient stockés temporairement en attente de cette utilisation. Le dossier n'indique pas les modalités d'estimation de la part de terres excavées non polluées et réutilisables sur le site. Lors de la visite de terrain, il a été indiqué aux rapporteurs que les analyses de sols démontraient que la pollution était superficielle et que, au-delà d'une certaine profondeur, les terres excavées étaient valorisables, mais aucun élément n'est fourni dans le dossier validant cette information.

L'Ae recommande de présenter les modalités de détermination du volume de terres réutilisables ainsi que la démarche qui sera mise en œuvre pour la gestion des terres polluées, en particulier dans le cas où les volumes seraient plus importants que prévus.

Un solde de 4 à 5 000 m³ subsisterait, dont le dossier indique dans un tableau qu'ils seront stockés définitivement, pour créer des merlons paysagers.

L'Ae recommande de clarifier le devenir des volumes de terres résiduels du chantier.

2.3.1.2 Organisation générale de la phase chantier

La phase chantier est susceptible d'entraîner diverses nuisances, à la fois pour les usagers (bruit, modalités de déplacement, poussières, etc.) et pour l'environnement (pollution de l'eau, destruction d'individus d'espèces ou de leurs habitats).

Le dossier présente des mesures générales de réduction de ces nuisances.

Le choix de positionner la zone de préfabrication de l'ouvrage au sud de la voie ferrée est expliqué par la volonté de limiter le trafic des engins au nord de la voie, plus fréquentée par les usagers, et de limiter l'exposition des travailleurs aux risques liés au silo à grains.

2.3.2 Impacts permanents

2.3.2.1 Biodiversité

La partie nord du rétablissement routier est installée sur un secteur potentiellement intéressant d'un point de vue écologique, vu sa situation. Elle a toutefois été déjà artificialisée lors de récents travaux de renouvellement des voies ferrées, conduits sans s'interroger, selon ce qui a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite de terrain, sur la nécessité éventuelle d'une dérogation au régime de protection des espèces.

La réalisation du projet de suppression du PN induit, après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction (limitation des surfaces concernées, choix pour le stockage des déblais de surfaces d'intérêt écologique faible), la destruction d'habitats d'espèces protégées pour une surface identifiée de 2,05 hectares.

Le dossier évoque une mesure de compensation portant sur 5,2 ha, à prévoir dans le cadre d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. Actuellement, cette demande de dérogation n'a pas été effectuée et la mesure de compensation n'est pas présentée. La surface détruite préalablement est intégrée dans les surfaces devant faire l'objet d'une compensation, puisqu'il était prévu qu'elle soit consommée par l'implantation de la partie nord du rétablissement routier.

Par ailleurs, les projets de réaménagement du secteur de la gare, ainsi que de la gare elle-même (allongement des quais, mise en place d'un tunnel) sont susceptibles d'avoir des incidences en termes de destruction d'habitats ou d'individus d'espèces protégées qu'il conviendra de prendre en compte.

L'Ae recommande de présenter, dans le dossier d'enquête publique, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues dans le cadre du dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées ainsi que, s'il est disponible avant l'enquête publique, l'avis du conseil national de protection de la nature.

La cohérence de ces mesures avec celles prévues dans le cadre des différents projets en cours d'élaboration sur le secteur (aménagement des abords de la gare, allongement des quais, construction d'un tunnel de franchissement des voies ferrées) devra être assurée.

L'Ae souligne, en outre, que la récente destruction d'un habitat, évoquée au 2.1.1, par la mise en place d'une base vie associée à des travaux de renouvellement des voies sous la maîtrise d'ouvrage de RFF, doit conduire à rechercher une mise en œuvre aussi rapide que possible des mesures de compensation. L'Ae rappelle qu'une compensation, pour être effective, devrait être mise en place avant la destruction qu'elle compense²¹.

2.3.2.2 Incidences sur les sites Natura 2000

Le dossier note que le projet prévoit la destruction d'un hectare d'habitat correspondant à un de ceux ayant justifié la désignation du site dit des « steppes » de la Valbonne. Il fait cependant valoir la petitesse de cette surface, en regard de la plusieurs centaines d'hectares d'habitats comparables que comporte le site, pour conclure à l'absence d'« *incidence notable* » sur le site.

L'Ae souligne que cette conclusion d'absence d'incidence notable ne peut être fondée sur la petitesse de la surface affectée.

2.3.2.3 Risque industriel

Le choix de la variante 3 a pour effet d'aggraver, par rapport à la variante 2, mais aussi par rapport à la situation existante, le risque d'origine industrielle, en augmentant le nombre de véhicules passant dans le périmètre potentiellement affecté par une explosion du silo à grains de Terre

²¹ Voir « doctrine relative à la séquence éviter, réduire, compenser les impacts sur le milieu naturel » du ministère de l'écologie (mars 2012)

d'Alliances. La variante retenue entraîne ainsi la présence d'une infrastructure routière accueillant plus de 2000 véhicules par jour dans le rayon de 50 m définissant la zone d'interdiction prévue dans le PLU de Bèlignoux.



Figure 2 : variante III et zone d'effet de surpression du silo Terres d'Alliance

Le dossier ne présente pas les éléments permettant de s'assurer de la compatibilité du projet avec ce PLU, notamment les éléments relatifs à l'augmentation du risque lié à la présence des silos.

L'Ae recommande que soit justifiée la compatibilité du projet au PLU de Bèlignoux, notamment sur les aspects relatifs aux risques technologiques liés aux silos à grains de Terre d'Alliances.

Une analyse comparative des risques ferroviaires, routiers et industriels est présentée, dans l'étude d'impact, de façon qualitative (pp. 169 à 171). La variante choisie est présentée comme étant la solution la plus pénalisante pour le risque industriel, le nombre de personnes exposées et le niveau de gravité augmentant, tout en restant dans la « zone de risque moindre » au sens des études de danger. Elle est, par contre, la variante la plus favorable en matière de risques routiers notamment en orientant le trafic vers une voirie moins utilisée par les piétons. Le choix fait par les maîtres d'ouvrage de privilégier la diminution du risque d'accident de la route, au prix d'une augmentation du risque industriel, n'est pas clairement argumenté.

Il a été indiqué oralement aux rapporteurs de l'Ae que le risque associé au silo, tel qu'évalué dans les documents écrits, serait en fait surestimé (l'analyse ne tiendrait pas compte de la ventilation dont le silo disposerait en fait) ; que le scénario d'explosion du silo ne serait en fait pas vraisemblable ; et que l'augmentation de risque industriel mentionnée dans l'étude d'impact serait donc négligeable. L'Ae souligne qu'il conviendrait donc de caractériser le risque industriel, puis de préciser la façon dont le projet modifie les différents risques et l'exposition des différents types de populations concernées, afin de justifier le choix retenu.

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage de préciser le raisonnement qui les conduit à considérer comme acceptable l'augmentation de risque industriel à laquelle conclut l'étude d'impact, en regard de la diminution du risque routier permise par la suppression du PN.

Le document intitulé « *analyse combinée des risques industriels, routiers et ferroviaires* », communiqué aux rapporteurs et déjà mentionné, s'efforce de quantifier les trois types de risque (routier, ferroviaire, industriel) existant sur la zone, ainsi que la manière dont le projet les modifie, sans pour autant parvenir à placer ces risques sur la même échelle de comparaison. Il mériterait néanmoins d'être porté à la connaissance du public.

L'Ae recommande de faire figurer au dossier d'enquête publique le document présentant l'analyse combinée des risques industriels, routiers et ferroviaires.

2.3.2.4 Risque routier

L'Ae relève que l'étude des risques précitée estime, en appliquant la méthode élaborée par RFF, que le risque créé par le passage à niveau tel qu'existant actuellement est de l'ordre de 0,08 [tués] par an. Elle présente par ailleurs des données selon lesquelles 9 personnes au total ont été tuées sur une période de 15 ans (1998-2012) « *sur les routes départementales proches de la Valbonne* »²². Ceci représente 0,6 tué par an, soit presque 10 fois l'estimation du risque associé au passage à niveau. Il conviendrait donc de vérifier que l'effort effectué pour supprimer le risque lié au passage à niveau ne constitue pas une action isolée, mais s'inscrit bien dans une démarche globale de réduction des risques d'accident, reposant sur une analyse de ces risques.

2.3.2.5 Bruit

L'analyse des mesures à appliquer au titre de la réglementation est fondée sur le modèle déjà mentionné dans la partie traitant de l'état initial. Des cartes de bruit sans et avec projet, identifiant les différentes habitations, sont fournies. Le dossier relève que l'itinéraire sur lequel le trafic est reporté, depuis l'entrée du camp militaire jusqu'au giratoire de la mairie, est significativement modifié au sens de la réglementation (augmentation supérieure à +2dB). Il apparaît des augmentations importantes (de l'ordre de +4dB) pour des habitations situées route de la gare, mais qui connaissaient un niveau de bruit initial relativement faible, mais aussi des diminutions importantes du bruit pour les habitations donnant sur la place de la Valbonne (de l'ordre de -4dB).

Le dossier conclut qu'aucune mesure de protection acoustique n'est nécessaire en application de la réglementation. Cette conclusion apparaît erronée. En effet, les deux façades d'habitations situées en face de la mairie, de l'autre côté de la route de la gare, apparaissent, en fait, relever de l'ambiance préexistante modérée, et subir sur la période de jour des augmentations au-delà de 60 dB(A) (notamment un passage de 59,5 dB(A) à 63,4 dB(A), là où la réglementation imposerait que le bruit soit contenu à 60 dB(A)). Les maîtres d'ouvrages devront donc examiner si des mesures de réduction du bruit à la source ou d'isolation de façade sont nécessaires.

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrages de prévoir le traitement acoustique des deux bâtiments d'habitation pour lesquels il apparaît que la réglementation impose ce traitement.

Au-delà de cette remarque ponctuelle, qui porte paradoxalement sur des habitations moins exposées au bruit que d'autres dans le secteur, l'Ae relève que les éventuels merlons à créer (voir le paragraphe consacré aux sols pollués) pourraient constituer, sous réserve d'étudier les éventuels autres impacts, paysagers notamment, une opportunité, en matière de réduction du bruit ferroviaire.

2.3.2.6 Modes actifs de déplacements

Le projet ne présente aucune mesure d'amélioration de la prise en compte des piétons et cyclistes, et dégrade leur conditions de circulation en ne leur permettant plus la traversée à niveau. Est toutefois évoqué, dans le dossier, le projet d'aménagement des abords de la gare, porté par la

²² Il s'agit principalement, au vu de la carte présentée, d'accidents sur la RD 1084, dans un rayon d'environ 2km de part et d'autre de la gare.

communauté de communes, lequel projet devrait comprendre une modification des accès à l'actuel passage souterrain destiné aux piétons, selon des modalités qui ne semblent pas encore arrêtées. L'Ae rappelle, par ailleurs, que l'article L.228-2 du code de l'environnement²³ oblige le maître d'ouvrage à prévoir des itinéraires cyclables le long de la voirie.

L'Ae recommande de présenter les projets prévus pour améliorer la circulation des piétons et cyclistes à proximité de la gare, en particulier les fonctionnalités qui seront attendues du passage souterrain après qu'il aura été remanié.

En outre, la route de la gare, vers laquelle sera renvoyée le trafic du passage à niveau, n'est aujourd'hui facilement praticable à pied que du fait du très faible trafic routier qui l'emprunte (absence d'aménagements spécifiques). Or celui-ci est appelé à augmenter fortement du fait du projet.

L'Ae recommande de préciser les aménagements prévus pour assurer des déplacements aisés des piétons en dépit de l'augmentation prévisible du trafic routier sur la route de la gare, future RD 84b.

2.4 Suivi des mesures et de leurs effets

Les mesures compensatoires à prévoir pour la consommation de milieux naturels ne seront utiles que si leur effet est assuré à long terme. Les maîtres d'ouvrage devront donc prévoir leur suivi, et les prescriptions correspondantes pourront être reprises par l'autorisation correspondante, conformément à l'article L.122-1 IV du code de l'environnement.

L'Ae recommande que de présenter le dispositif de suivi prévu, pour la compensation de la consommation de milieux.

Plus ponctuellement, l'Ae relève que le dispositif d'assainissement de l'ouvrage de franchissement est nécessairement complexe (pompe, double bassin, etc.). Il serait donc nécessaire de préciser les procédures d'entretien et de suivi de son bon fonctionnement que le maître d'ouvrage prévoit.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage routier d'exposer, pour la complète information du public, les dispositions d'entretien du dispositif d'assainissement auxquelles il s'astreindra.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et complet.

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

²³ Article L228-2 du code de l'environnement : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »