



Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey

Dossier PAP

Prise de position des requérants concernant les préavis
cantonaux

Table des matières

0.	Procédure – préambule	3
1.	Préavis de synthèse du service cantonal de la mobilité, du territoire et de l'environnement du 28 juillet 2018 (Points N°4001 à 4107).....	4
2.	Préavis de synthèse du service cantonal de protection des travailleurs et des relations du travail du 11 avril 2018 (Points N°4108 à 4113)	32
3.	Préavis pour demande d'autorisation de construire – Service de mobilité, arrondissement 3 – Bas Valais du 30 avril 2018 (Points N°4114 à 4121)	34
4.	Préavis de l'Office cantonal du feu du 27 avril 2018 (Points N°4122 à 4124)	36

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

0. PROCEDURE – PREAMBULE

Légende des couleurs adoptées :

- Texte en noir : texte original
- Texte en vert : réponse du Maître d'ouvrage aux différents préavis
- 4XXX

 : Numérotation adoptée par les TPC pour la correspondance concernant les préavis des services cantonaux. La numérotation de tous les textes concernant ces préavis commence au point 4001 et se termine au point 4124

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

1. PREAVIS DE SYNTHÈSE DU SERVICE CANTONAL DE LA MOBILITÉ, DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT DU 28 JUILLET 2018 (POINTS N°4001 A 4107)

TPC - Modification-Sécurisation du tracé AOMC

Commune : Monthey

Coordonnées :561912 / 123380

Evaluation cantonale du rapport d'impact sur l'environnement (RIE) selon art. 13 et art. 17 let. c/d OEIE

Monsieur le Chef de service,
Mesdames, Messieurs,

Suite à votre demande du 5 avril 2018, nous avons examiné, en collaboration avec les services concernés, le dossier relatif au projet susmentionné. Depuis le 24 juillet 2018, nous sommes en possession de tous les documents et pouvons vous transmettre notre évaluation dans les délais fixés par l'art. 12 du règlement cantonal de l'OEIE (ROEIE). La présente évaluation prend en compte les préavis du service du développement territorial (SDT), du service des forêts, des cours d'eau et du paysage (SFCEP), du service de la chasse, de la pêche et de la faune (SCPF), du service de la mobilité (SDM), du service de protection des travailleurs et des relations du travail (SPT), du service des bâtiments, monuments et archéologie (SBMA), du service de l'agriculture (SCA). Le préavis du SDM traitant d'aspects purement routiers, leurs demandes ne sont pas reprises dans cette évaluation. Les demandes du SPT traitant de la protection des travailleurs ne sont pas reprises dans l'évaluation. Les demandes des services, qui ont été intégrées au projet comme mesures, ne sont pas répétées.

1. PROJET

Les Transports Publics du Chablais (TPC SA) souhaite sécuriser le tracé de l'AOMC entre Corbier et Monthey-Ville en le déplaçant sur une longueur d'env. 3.7 km. Le projet est composé des éléments suivants :

- Nouvelle gare de l'AOMC au niveau de la gare CFF actuelle
- Nouvelle Halte Giovanola
- Nouvelle Halte Corbier en souterrain, connectée au quai CFF par une liaison piétonne
- Nouveau tracé Gare AOMC – Giovanola – Crémaillère en direction de la Vallée d'Ille :
 - 849 m' voie longeant la ligne CFF jusqu'à la nouvelle halte Giovanola, puis tranchée couverte pour rejoindre ensuite la crémaillère sur 803 m'
 - Suppression de la halte existante Monthey-en-Place
- Nouveau tracé Gare AOMC – Giovanola – Corbier
 - 1272 m' voie longeant la ligne CFF puis souterrain (555 m') jusqu'à la nouvelle halte Corbier.
 - Suppression passage à niveau Montagnier
- Suppression de l'actuel passage à niveau CFF avec la route de Clos Donroux
- Restitution de la liaison routière Av. Crochetan – Rte Clos Donroux par une nouvelle route dénivelée avec passage sous les voies CFF existantes et les futures voies de l'AOMC
 - Création rond-point au croisement de la route Clos-Donroux avec le chemin d'Arche
 - Traversée de la friche industrielle de Giovanola en tranchée ouverte (env. 150 m)
 - Passage en souterrain de la voie ferrée du Tonkin et futures voies AOMC (env. 29 m)
 - Traversée d'une prairie pour rejoindre le chemin des Dailles en tranchée ouverte (env. 110 m)
 - Création rond-point sur le chemin des Dailles
 - Création d'un rond-point en raccord avec la route de Collombey

La réalisation du projet implique le démantèlement des voies AOMC actuelles, de bâtiments et hangars, de routes. Le chantier est prévu sur une durée de 5 ans en 7 phases.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

2. PROCEDURE

Obligation EIE :	<ul style="list-style-type: none"> – Installation-type n°12.2 : Installations destinées exclusivement ou essentiellement au trafic ferroviaire (y compris extension de lignes existantes) lorsque le devis excède 40 millions de francs – Modification considérable selon art. 2 OEIE d'une installation-type n°11.3 : Autres routes à grand débit et autres routes principales (RGD et RP)
Procédure :	Approbation de plans
Autorité compétente :	Office fédéral des transports
Service spécialisé :	Office fédéral de l'environnement, le service de l'environnement est consulté
Autorisations spéciales : (selon art. 21 OEIE)	Autorisation relevant de la protection des eaux (art. 7 LEaux, art. 19, al. 2 LEaux / dérogation selon l'annexe 4, chiffre 211, al. 2 OEaux)

3. EVALUATION DE L'IMPACT

3.1 Bases de l'évaluation

- Dossier d'approbation des plans, y compris le RIE du 16 février 2018, le rapport vibrations et sons solidiens du 17 mars 2016, les rapports de bruit d'avril 2017 (AOMC) et de janvier 2018 (RC112), le RIE partiel eaux souterraines-gestion des eaux claires et déchets du 24 janvier 2018, le rapport technique gestion et valorisation des matériaux d'excavation du 16 février 2018 ;
- Observations cantonales sur l'enquête préliminaire et sur le cahier des charges du 17 mars 2016 ;
- Observations sur l'enquête préliminaire et sur le cahier des charges de l'OFEV du 3 mai 2016 ;
- Observations du SEN sur les compléments à l'enquête préliminaire et le cahier des charges relatifs à la R112 Clos-Donroux du 13 octobre 2017 ;
- Préavis du service du développement territorial (SDT) du 5 mai 2018 ;
- Préavis du service des forêts, des cours d'eau et du paysage (SFCEP) du 9 mai 2018 ;
- Préavis du service de la chasse, de la pêche et de la faune (SCPF) du 28 juin 2018 ;
- Préavis du service de protection des travailleurs et des relations du travail (SPT) du 11 avril 2018 ;
- Préavis du service de la mobilité (SDM) du 30 avril 2018 ;
- Préavis du service des bâtiments, monuments et archéologie (SBMA) du 3 mai 2018 ;
- Préavis du service de l'agriculture (SCA) du 24 juillet 2018 ;
- Préavis internes du service de l'environnement (SEN), inclus dans la présente évaluation.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

3.2 Contenu du rapport

4001

Le SEN, en collaboration avec les services concernés, a donné ses observations sur l'enquête préliminaire et sur le cahier des charges pour l'établissement du RIE en date du 17 mars 2016 et du 13 octobre 2017, et l'OFEV, service spécialisé en date du 3 mai 2016. Le RIE du 16 février 2018 répond à cette demande. Selon les préavis des services cantonaux concernés, des informations complémentaires en matière de protection des eaux, du bruit et de la gestion des déchets (sites pollués) sont nécessaires. D'autres domaines de l'environnement que ceux repris dans le présent préavis ne sont pas significativement concernés par le projet.

Les requérants prennent note.

3.3 Mesures intégrées au projet

4002

Le chapitre 6 du RIE résume les mesures de protection de l'environnement intégrées au projet dans les domaines de l'air, du bruit, des eaux souterraines, de l'évacuation des eaux usées, des sols, des sites pollués, des déchets, des organismes dangereux pour l'environnement (néophytes), de la prévention en cas d'accidents majeurs ou de catastrophes, des dangers naturels (crues), de la nature, du paysage et de la mobilité douce.

Nous partons du principe, que le RIE et les rapports spécialisés mentionnés dans le chapitre 3.1 de la présente évaluation font partie intégrante du dossier d'approbation des plans. Sauf demande autre ci-après, les mesures prévues dans le dossier d'approbation des plans doivent être mises en œuvre (art. 10c al. 1 LPE).

Sauf évènements exceptionnels et imprévisibles, les mesures prévues dans le dossier PAP seront appliquées et mises en œuvre.

Demande

4003

[1] Mesure supplémentaire :

Si des mesures prévues ne peuvent être réalisées, l'autorité de décision doit immédiatement être informée et une solution de remplacement proposée. L'autorité décide, après consultation du SEN.

Les requérants acceptent la demande. L'autorité de décision sera immédiatement informée et des solutions de remplacements proposées si les mesures prévues ne peuvent pas être réalisées.

3.4 Aménagement du territoire

4004

Les remarques du SDT formulées dans les observations cantonales sur l'enquête préliminaire et sur le cahier des charges du 17 mars 2016 ont été prises en compte. La réalisation du projet permet de sécuriser le tracé avec une mise en site propre de la ligne, mais également de regrouper les infrastructures à un seul endroit (AOMC et CFF) et de libérer le centre-ville.

Les requérants prennent note.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

3.5 Nature et paysage

4005

Le projet ne touche aucune zone de protection de la nature ou du paysage.

Selon le RIE, aucun milieu digne de protection selon l'OPN, ni aucune espèce rare ou protégée ne sont concernés par le projet.

L'impact paysager peut être considéré comme limité en raison du caractère périurbain du projet. Des plantes exotiques envahissantes (buddléia, solidage du Canada, renouée du Japon) sont signalées dans le secteur.

Le SFCEP émet un préavis positif sous réserve de la mise en œuvre des mesures intégrées au projet (mesures 46 à 47, 54 à 65).

Les requérants prennent note. Les mesures citées seront mises en œuvre.

Demandes

4006

Voir sous chapitre 3.3 Mesures intégrées au projet et chapitre 3.18 Suivi environnemental de la réalisation.

Il s'agit des points No 4002 et suivants, ainsi que des points 4105 et suivants (selon numérotation TPC).

3.6 Archéologie

4007

Le projet se situe hors secteur archéologique. Toutefois au vu de l'ampleur du projet, le SBMA émet un préavis positif sous conditions.

Les requérants prennent note.

Demandes

4008

[2] Mesure supplémentaire

Les archéologues seront convoqués aux séances de planification et de chantier. Justification : ampleur du projet, intégrer l'intervention archéologique aux contraintes du chantier.

Les requérants acceptent la demande et convoqueront les archéologues en temps utile aux séances nécessaires lors de la préparation du chantier et lors des séances de chantier.

4009

[3] Mesure supplémentaire

Le requérant est tenu d'indiquer au SBMA, par mail (SBMA-ARCHEOLOGIE@admin.vs.ch) ou à l'aide du formulaire d'annonce du début des travaux disponible sous <https://www.vs.ch/web/sbma/patrimoine-archeologique>, le jour et l'heure du début des travaux. Justification : permettre la surveillance SBMA.

Les requérants acceptent la demande et informeront le SBMA par Email des dates du début des travaux sur les différents sites des futurs chantiers.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

4010

[4] Mesure supplémentaire

La planification des travaux devra tenir compte de délais suffisants pour permettre, en cas de découverte archéologique, des travaux de fouille et de documentation archéologiques nécessaires. Justification : art. 724 CCS.

Les requérants prennent note de la demande formulée mais le planning actuel ne permet pas de réserver des marges suffisantes dans tous les cas de figure. Cependant, toutes les zones de chantiers ne se situent pas sur le chemin critique, et des temps morts seront possibles. Cette situation devra être examinée au cas par cas en fonction des événements rencontrés. Les requérants privilégieront, dans tous les cas, un dialogue avec les services cantonaux afin de trouver la meilleure solution.

4011

[5] Mesure supplémentaire

Le non-respect de ces ordres est passible d'une amende d'un montant maximal de Fr. 20'000.-. Justification : art. 34 LcPN.

Les requérants prennent note et feront tout pour éviter qu'un tel cas de figure ne se produise.

4012

[6] Mesure supplémentaire

Une compensation financière appropriée est exigée en cas de destructions de vestiges archéologiques. Justification : art. 33 al. 3 LcPN).

Les requérants prennent note et feront tout pour éviter qu'un tel cas de figure ne se produise.

3.7 Dangers naturels

Protection contre les crues - Rhône

4013

Le projet se situe hors de l'espace Rhône. Au vu de la situation du radier en entrée de trémie 1.5 m au-dessous de la cote d'inondation, la trémie se situe dans une zone d'inondation d'intensité moyenne pour des crues rares du Rhône (crue centennale), avec des hauteurs d'eau comprises en 0.5 et 2 m.

En cas d'inondation du Rhône, la halle souterraine de Corbier (secteur Montagnier) se situerait dans une zone d'inondation d'intensité forte pour des crues rares du Rhône (crue centennale), avec des hauteurs d'eau supérieures à 2 m mais des vitesses faibles selon les connaissances actuelles du danger.

En l'état actuel des connaissances du danger, le niveau d'inondation est estimé à 390.5 msm pour ce secteur.

Les requérants prennent note.

Demandes

4014

[7] Mesure précisée

Les aménagements prévus pour empêcher l'inondation de la trémie doivent être réalisés, à savoir l'installation d'une protection contre les crues mobile et la réalisation des murs de la trémie 35 cm au-dessus du niveau de crue.

Les requérants prennent note de la demande et confirment que ces mesures seront réalisées conformément au dossier PAP. Les détails d'exécution seront étudiés dans le cadre du projet d'exécution.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

4015

[8] Mesure supplémentaire

Les aménagements projetés ne devront en aucun cas péjorer la situation du danger au niveau des parcelles avoisinantes en cas de crue centennale du Rhône.

Ces considérations ont déjà été prises en compte au niveau de l'élaboration du dossier de mise à l'enquête.

4016

[9] Mesure supplémentaire

Le plan d'intervention de la commune doit tenir compte du fait que l'entrée de la trémie se situe en danger moyen et que la halle souterraine de Corbier se situe en danger élevé.

Un plan d'intervention sera élaboré avec la commune le moment venu.

4017

[10] Mesure supplémentaire

La responsabilité pour des dommages éventuels suite à des inondations du Rhône ainsi que les coûts des mesures de protection et/ou de remise en état sont entièrement à la charge du requérant.

Les requérants prennent note de la demande et prendront toutes les mesures nécessaires et proportionnées afin d'éviter tout dommage notamment lié à des inondations. Ces mesures sont déjà intégrées dans le dossier d'approbation des plans.

4018

Protection contre les crues – cours d'eau latéraux

Selon le RIE, secteur de la gare CFF se situe zone de danger résiduel en lien avec la Vièze.

Les requérants prennent note.

Demandes

4019

[11] Mesure précisée (mesure 53 du RIE)

Une coordination avec le plan d'intervention communal en cas de crues devra être assurée et tenir compte des données les plus récentes en ce qui concerne la situation de la Vièze (mise à jour du danger actuel puis évolution lorsque les travaux d'aménagement de la Vièze auront débutés)

Une coordination sera assurée avec la commune à la fin des travaux du projet AOMC et du projet « Vièze » afin de mettre à jour la carte des dangers et les plans d'interventions.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

3.8 Eaux

Eaux à évacuer

4020

Pour le tracé en pleine voie, le concept d'évacuation des eaux (II.4, p. 9 du rapport Karakas & Français SA du 24.01.2018) prévoit l'infiltration des eaux dans des fossés de type 3b, alors que la directive pour l'évacuation des eaux des installations ferroviaires (2014, OFEV + OFT) prévoit prioritairement une infiltration dans les talus ou fossés végétalisés (fig. 3.2, p. 15). Ce type d'aménagement doit être réalisé sur tout le linéaire de voie où cela est possible. Les tronçons, où leur réalisation technique n'est pas possible, doivent être justifiés et des aménagements de type 3b pourront être autorisés.

Partout où cela est possible, la directive pour l'évacuation des eaux des installations ferroviaires (2014, OFEV + OFT) sera prise en compte. La nouvelle version de cette directive sera également prise en compte. Là où cela n'est pas possible, les propositions faites dans le concept d'évacuation des eaux du rapport Karakas et Français seront mises en œuvre. Une justification sera apportée avant les travaux concernés.

4021

Aucune indication n'est donnée quant aux bassins d'infiltration mis en place. Conformément à la directive pour l'évacuation des eaux des installations ferroviaires (ch. 3.1.6), ceux-ci doivent prioritairement être le plus naturels possibles (superficiels) avec infiltration à travers une couche de sol végétalisée et biologiquement active, afin d'assurer une fonction épuratrice. Ce type d'aménagement doit être réalisé partout où les conditions le permettent.

Les détails concernant ces bassins d'infiltration seront définis lors de l'élaboration du projet d'exécution. Ces bassins seront conformes aux normes et directives actuelles et seront exécutés conformément aux règles de l'art. Vu le milieu construit, une construction de ceux-ci en surface ne sera pas forcément possible partout.

4022

Les infiltrations projetées sont soumises à autorisation selon art. 7 LEaux. Les installations d'infiltration (types, modalités) doivent encore être précisées en ce qui concerne le tracé en pleine voie.

Vu le type de procédure (fédérale, via l'OFT), toutes les autorisations seront délivrées dans la DAP qui sera rédigée par l'OFT, conformément à l'art. 18 al. 3 LCdF. Concernant les installations d'infiltration, des études de détails sont en cours pour le tracé de la pleine voie, afin de pouvoir finaliser les plans d'exécution.

Demandes

4023

[12] Mesure adaptée (mesure 23 du RIE et concept d'évacuation des eaux du 24 janvier 2018)

Avant l'approbation des plans, le concept d'évacuation des eaux du 24 janvier 2018 doit être complété/adapté de manière à répondre à la directive pour l'évacuation des eaux des installations ferroviaires (OFEV, OFT, 2014) en ce qui concerne le tracé en pleine voie :

- en priorité, les eaux de de surfaces doivent être infiltrées dans des talus ou fossés végétalisés. Les tronçons, où l'infiltration n'est pas possible, doivent être justifiés, afin que des aménagements de type 3b puissent être autorisés ;
- les types de bassins d'infiltration doivent être précisés (ch. 3.1.6 de la directive).

Conformément à la demande (2) de l'OFEV (voir numérotation TPC, point 5009), le concept d'évacuation des eaux sera adapté et complété dans le courant de l'année 2019 de manière à répondre à la directive et aux exigences évoquées ci-dessus sous point 4023, puis il sera transmis à l'OFT pour évaluation par l'OFEV.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

4024

[13] Mesure supplémentaire

Un plan d'évacuation des eaux selon la recommandation SIA 431 doit être élaboré par le responsable du SER et transmis au SEN et à l'OFEV pour préavis **avant la conclusion des contrats d'entreprises**. Ce plan présentera notamment :

- une description des traitements nécessaires (décantation, séparation d'huile, neutralisation, floculation, etc.) ;
- le dimensionnement prévu pour les installations de traitement des eaux polluées, en particulier le bassin de décantation ;
- les possibilités de recyclage et d'infiltration des eaux décantées et prétraitées ;
- la quantité des eaux qui seront rejetées dans le cours d'eau ;
- la quantité des eaux qui seront infiltrées ;
- les contrôles prévus ;
- ainsi qu'un plan d'intervention en cas de pollution ou d'accident.

Justification : art. 6 LEaux, art. 31 OEaux.

Vu l'ampleur du chantier, plusieurs plans d'évacuation des eaux seront élaborés. Ceux-ci seront discutés avec les entreprises adjudicatrices, avant signature des contrats. Les points mentionnés dans les textes ci-dessus seront pris en compte partout où cela est techniquement réalisable et économiquement supportable. Toutefois, les requérants confirment que les dispositions légales seront respectées.

Eaux de surface

4025

Le projet prévoit la déviation provisoire d'un tronçon du Nant du Raccot. Selon le SFCEP, le dossier de l'espace réservé aux eaux (ERE) de Monthey a été homologué par le Conseil d'Etat le 29.11.2017. Dans le cadre de cette étude, le fonctionnement du Nant de Raccot, dès son entrée dans la zone bâtie amont de Monthey et son tronçon mis sous tuyau, est de façon prépondérante lié à l'écoulement des eaux pluviales. Il doit donc être intégré au PGEE de la Commune et ne plus figurer dans l'Inventaire cantonal des Cours d'Eau (qui doit encore être adapté). L'art. 38 LEaux ne s'appliquent donc pas en l'espèce.

Les requérants prennent note. Les formalités administratives concernant cet aspect du projet sont du ressort des services cantonaux et communaux et n'incombent donc pas aux requérants.

Eaux souterraines

4026

Le tracé se situe en secteur A_u de protection des eaux (eaux souterraines exploitables pour l'approvisionnement en eau) selon la délimitation des secteurs de protection des eaux approuvée par le Conseil d'Etat le 7 mars 2012. Le niveau de la nappe phréatique varie de -1,70 m à plus de 10 m sur le cône d'alluvions de la Vièze.

Deux tranchées couvertes sont prévues dans le cadre de ce tracé.

Les documents déposés dans le dossier PAP lors de la mise à l'enquête font foi. Pour rappel, lors de l'approbation des plans, les mesures prévues notamment dans le RIE deviennent contraignantes pour l'entreprise ferroviaire qui devra les mettre en œuvre.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

4027

Le RIE contient un rapport en lien avec les eaux souterraines (RIE partiel eaux souterraines-gestion des eaux claires et déchets du 24 janvier 2018). La conclusion de cette étude est la suivante : *"Les travaux et les ouvrages en phase définitive constituent un obstacle non négligeable à l'écoulement des eaux souterraines. Les résultats des différentes simulations montrent une hausse des niveaux de plusieurs décimètres (60 cm au maximum). Des mesures de contrôle (réseaux de piézomètres), des pompages provisoires pendant les travaux, ainsi que des dispositifs de by-pass seront prévus. L'objectif principal étant de ne pas excéder les niveaux des hautes eaux admises et connues, lesquels peuvent avoir une influence tant sur les ouvrages existants que sur les nouveaux ouvrages (provisoires et définitifs). Une étude géotechnique est en cours de réalisation pour la RC 112 avec la réalisation de sondages carottés. Les résultats ne sont pas encore connus mais pourront être intégrés à la modélisation par la suite."*

Le texte ci-dessus correspond à des extraits de texte figurant aux pages 21 (§5.4) et 106 (§1.5) du RIE se trouvant dans le dossier de mise à l'enquête. Pour rappel, lors de l'approbation des plans, les mesures prévues notamment dans le RIE deviennent contraignantes pour l'entreprise ferroviaire qui devra les mettre en œuvre.

4028

Les résultats (plans n° 8300M-54 et 55) montrent que même avec un faible pompage (de quelques dizaines de l/min par puits), l'effet de barrage peut être réduit à des valeurs négligeables. Dans le modèle, 3 puits semblent suffire mais dans la réalité, les puits pourraient être moins efficaces selon les hétérogénéités du sous-sol. Pour cette raison, le RIE partiel eaux souterraines-gestion des eaux claires et déchets du 24 janvier 2018 prévoit environ 5 puits à l'amont et le double à l'aval pour la ré-infiltration.

Les conclusions ci-dessus correspondent à des extraits de texte figurant aux pages 51 (point14) et 104-105 (§1.4.3.2.1) du RIE se trouvant dans le dossier de mise à l'enquête par les requérants. 5 puits seront créés à l'amont et 10 à l'aval pour la réinfiltration des eaux. Pour rappel, lors de l'approbation des plans, les mesures prévues notamment dans le RIE deviennent contraignantes pour l'entreprise ferroviaire qui devra les mettre en œuvre.

4029

Le projet ne réduit donc pas la capacité d'écoulement des eaux du sous-sol de 10 % au plus par rapport à l'état non influencé par les installations en question si les mesures préconisées dans le RIE partiel eaux souterraines-gestion des eaux claires et déchets du 24 janvier 2018 sont prises. Une dérogation selon l'annexe 4, chiffre 211, al. 2 OEaux peut être accordée par l'autorité compétente.

Les impacts les plus importants du projet sur les eaux souterraines concernent la période de chantier.

Les interventions prévues sont soumises à autorisation selon art. 19, al. 2 LEaux. Sous réserve de la mise en place des mesures intégrées au projet et des demandes ci-après, il est possible de garantir une protection des eaux suffisante. L'autorisation peut être accordée par l'autorité compétente.

Vu le type de procédure (fédérale, via l'OFT), toutes les autorisations seront délivrées dans la DAP qui sera rédigée par l'OFT, conformément à l'art. 18 al. 3 LCdF. Les requérants demandent donc la délivrance de ces autorisations en même temps que la DAP.

4030

Le rabattement de la nappe en phase de chantier est soumis à autorisation selon art. 32, al. 2 OEaux. Une demande y relative doit être déposée auprès de l'autorité compétente en temps opportun.

Vu le type de procédure (fédérale, via l'OFT), toutes les autorisations seront délivrées dans la DAP qui sera rédigée par l'OFT, conformément à l'art. 18 al. 3 LCdF. Les requérants demandent donc la délivrance de cette autorisation en même temps que la DAP.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

Demandes

4031

[14] Mesure supplémentaire

Un hydrogéologue sera mandaté pour le suivi des travaux et veillera à ce que les mesures préconisées dans le RIE partiel eaux souterraines-gestion des eaux claires et déchets du 24 janvier 2018 soient respectées. Justification : art. 32 OEaux.

Les requérants se conformeront aux dispositions légales et mandateront un hydrogéologue pendant toute la période de chantier afin d'assurer le suivi des travaux au niveau « hydrogéologique ». Il sera en particulier chargé de veiller à ce que les mesures préconisées dans le RIE et celles figurant dans la DAP soient mises en place.

4032

[15] Mesure supplémentaire

Les travaux d'excavation et d'intervention dans le sous-sol se feront dans le respect des dispositions de l'OEaux. Justification : annexe 4, chiffre 211, al. 2 OEaux.

Les requérants se conformeront aux dispositions légales et respecteront ce point lors de l'exécution des travaux. Ceci sera en particulier précisé et mentionné dans les textes de soumissions.

4033

[16] Mesures précisées (mesures 16, 17, 21, 22 du RIE)

Le plein, l'entretien et la réparation des machines et des véhicules s'effectueront sur une place stabilisée. Le lavage de machines, de véhicules et d'installations est interdit. Les bétonnières et les installations de transbordement du béton doivent se trouver sur une aire imperméabilisée équipée d'un système d'évacuation des eaux adéquat. Voir également demande [13]. Justification : art. 31 OEaux.

Les requérants se conformeront aux mesures prévues dans le RIE et respecteront ces points lors de l'exécution des travaux. En effet, par l'approbation des plans de l'OFT du RIE toutes les mesures deviendront contraignantes pour les requérants qui devront les mettre en œuvre. En outre, ces points seront précisés et mentionnés dans les textes de soumissions des appels d'offres de génie civil.

4034

[17] Mesure précisée (mesure 25 du RIE)

La demande d'autorisation pour le rabattement de la nappe en phase de chantier doit être déposée auprès de l'OFT en temps opportun. Le SEN sera consulté au minimum **6 semaines avant le début des interventions dans la nappe**. Cette demande, à réaliser par un hydrogéologue, doit contenir une description détaillée des travaux prévus et de la surveillance de l'impact quantitatif et qualitatif sur la nappe. Justification : art. 32 al. 3 OEaux.

Vu le type de procédure (fédérale, via l'OFT), toutes les autorisations seront délivrées conformément à l'art. 18 al. 3 LCdF dans la DAP qui sera rédigée par l'OFT. Une demande d'autorisation supplémentaire n'est donc pas nécessaire. Les requérants demandent donc la délivrance de cette autorisation en même temps que la DAP.

Le SEN sera consulté et contacté par le mandataire responsable du suivi hydrogéologique au plus vite avant l'exécution de travaux et les interventions dans la nappe phréatique.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

3.9 Chasse, pêche, faune

4035

Au sens de la LCChP, le projet ne met pas en péril une espèce rare ou menacée. Il ne touche aucun biotope de valeur environnementale élevée abritant de telles espèces. Seules des espèces dites "banales" sont concernées par le projet. Les impacts à attendre du projet seront globalement les mêmes que ceux prévalant aujourd'hui compte tenu du fait que le projet se situe en zone urbaine et périurbaine fortement soumises aux perturbations humaines.

Les requérants prennent note.

4036

Les risques de collision (câbles) et d'électrocution pour l'avifaune ont été analysés. L'analyse conclut à un danger très limité et semblable à celui de ce jour. Ce qui semble conforme à la réalité des observations du SCPF.

Les requérants prennent note.

4037

Dans les zones présentant des risques de creusement des talus de voie par des blaireaux, il conviendra d'analyser la nécessité d'enterrer un treillis de protection pour protéger la voie de l'affouillement et d'effondrements locaux.

Les requérants acceptent la demande et ce point fera l'objet d'une étude spécifique par le mandataire « environnement » qui va s'occuper de la suite des études et du suivi environnemental.

4038

Au sens de la LCPê, aucune eau piscicole n'est directement concernée par les travaux. La requérante devra veiller à ne pas déverser de substances susceptibles de polluer les eaux des ruisseaux traversés par le projet (lait de ciment, hydrocarbure, solvants, autres), substances qui pourraient aboutir dans le canal des lacs par gravitation et mettre à mal le peuplement piscicole dudit canal.

Les requérants acceptent la demande et ce point sera repris dans les appels d'offres pour les travaux de génie civil. Une sensibilisation des entreprises de génie civil adjudicataires sera effectuée par le mandataire qui sera chargé du suivi environnemental.

4039

Les mesures prises pour garantir la qualité des eaux des ruisseaux latéraux devront être précisées.

Ce point sera précisé dans les appels d'offres pour les travaux de génie civil. Une sensibilisation des entreprises de génie civil adjudicataires sera effectuée par le mandataire qui sera chargé du suivi environnemental.

4040

Dans toute la mesure du possible et en lien avec les travaux, les ruisseaux enterrés devront être remis à jour.

A ce jour, les requérants n'ont pas connaissance de l'existence de ruisseaux enterrés qui pourraient être remis à ciel ouvert situés dans le périmètre du projet. Si une telle découverte devait être faite, tout sera mis en œuvre afin de remettre le cours d'eau à ciel ouvert, pour autant que cela soit techniquement réalisable, et économiquement supportable.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

Demandes

4041

[18] Mesures précisées (mesures 16, 17, 18, 19, 21, 22 du RIE)

Durant toute la durée des travaux, la requérante veillera à ne pas déverser de substance susceptible (lait de ciment, hydrocarbures, solvants etc.) de polluer les eaux de surface par des rejets ou par gravitation et/ou de nuire à la faune piscicole des cours d'eau situés dans le périmètre des travaux ou en aval de cette zone. Toute mortalité piscicole avérée en relation directe avec les travaux sera à la charge de la requérante pour la perte subie et le repeuplement.

Par l'approbation des plans et du RIE par l'OFT, toutes ces mesures deviendront contraignantes pour les requérants qui devront les mettre en œuvre. En outre, ce point sera repris dans les appels d'offres pour les travaux de génie civil et une sensibilisation des entreprises de génie civil adjudicataires sera effectuée par le mandataire qui sera chargé du suivi environnemental.

4042

[19] Mesure supplémentaire

Dès la fin des travaux, la requérante veillera à effectuer une remise en état des biotopes touchés par les travaux afin de retrouver rapidement la végétation typique de la station.

Les requérants acceptent la demande et prévoient une remise en état des lieux à la fin des travaux. La réception des travaux sera effectuée en présence du bureau mandaté pour le suivi environnemental qui sera chargé en particulier de veiller à la bienfacture de ce point.

4043

[20] Mesure supplémentaire

Aucune eau souillée par le trafic routier ne sera éliminée directement sans filtration préalable via les EC. En effet des eaux polluées pourraient contaminer une eau piscicole par écoulement gravitationnel et nuire à la faune piscicole. Dans toute la mesure du possible, l'infiltration dans le sol sera préférée au rejet dans des eaux de surface.

Les requérants acceptent la demande et contrôleront ce point lors de l'élaboration du projet d'exécution. Les règles fixées dans les directives et normes seront respectées.

3.10 Air

4044

Selon Cadero (2016): dans la commune de Monthey les principaux secteurs émetteurs de polluants atmosphériques sont l'Industrie (75% des NOx, 30% des PM10, 55% des COVNM, 91% du SO₂), l'Offroad (33% des PM10), le trafic routier (15% des NOx, 15% des PM10) et le domaine Solvants et autres (16% des PM10). Les COVNM sont émis à 29% par le domaine Nature. La commune de Monthey émet 45% du SO₂, 21% des NOx et 8.8% des PM10 du Bas Valais.

Les requérants prennent note.

4045

Selon les réseaux de mesures Resival et Nabel pour les régions rurales de plaine (2016, 2017), les normes OPair de qualité de l'air pour l'ozone, les PM10 et le NO₂ ne sont pas toujours respectées. Les réactions photochimiques de COV et de NOx sont la source principale de formation régionale d'ozone. La valeur limite journalière sur les PM10 est parfois franchie dans la vallée du Rhône, quoiqu'un jour de dépassement par an est toléré. Les NOx et le SO₂ contribuent à la formation de PM10. En dessous de 1'000 m d'altitude, excepté en ce qui concerne l'ozone sur l'ensemble du canton et le NO₂ aux abords de l'autoroute A9, les valeurs limites à long terme de l'OPair sont respectées.

Les requérants prennent note.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

4046

Le projet veut remplacer des infrastructures existantes. Il n'y a pas de décision formelle du SEN à considérer concernant la protection de l'air sur les installations existantes au lieu du projet. Aucune mesure supplémentaire au sens de l'art. 18 LPE n'est par conséquent nécessaire.

Les requérants prennent note.

4047

La phase de chantier provoquera des émissions de polluants atmosphériques (poussières, suies diesel, NOx, COV etc.), puis la phase d'utilisation, principalement dues aux remises en suspension des poussières par le trafic ferroviaire et aux émissions par abrasion, par exemple lors des freinages.

Les requérants prennent note.

4048

Environ 137'780 m³ de matériaux seront excavés pour mise en décharges ou en dépôt provisoire, au moyen de 10'050 trajets par camions, et environ 38'890 m³ de matériaux excavés seront revalorisés sur des places d'installation ou pour les ouvrages, avec 2'830 trajets PL.

Les documents déposés dans le dossier PAP lors de la mise à l'enquête font foi. Pour rappel, lors de l'approbation des plans, les mesures prévues notamment dans le RIE deviennent contraignantes pour l'entreprise ferroviaire qui devra les mettre en œuvre.

4049

Les gaz d'échappement non traités des moteurs diesel, qui équipent notamment les machines de chantier, sont fortement pollués. Avec la mise en place de filtres à particules efficaces, en rétro-équipement ou installés d'usine, les quantités de suies diesel cancérigènes peuvent être réduites de plus de 97%. C'est le seuil en principe minimal pour une conformité aux exigences de l'OPair.

Les requérants prennent note.

4050

Si les éléments à démolir contiennent de l'amiante ou d'autres polluants toxiques de même nature, leur dissémination à l'air libre lors des travaux pourra nuire à l'homme et à l'environnement. Voir également sous chapitre 3.13.

Les requérants prennent note.

4051

La nouvelle route RC 112 sera un remplacement de la route de Clos-Donroux existante. Le trafic routier et les émissions dues à cette nouvelle infrastructure destinée aux transports n'augmenteront par conséquent pas à cause du projet. Par contre, une amélioration de la qualité de l'air grâce au transfert modal sur la ligne AOMC, en lien avec l'amélioration de l'offre, est envisagée.

Les requérants prennent note.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

Demandes

4052

[21] Mesure supplémentaire

Les émissions d'air vicié malodorant ou d'air pollué seront captées aussi complètement et aussi près que possible de leurs sources, et seront évacuées de telle sorte qu'il n'en résulte pas d'immissions excessives. Pour les ouvrages tels que la gare AOMC souterraine sous le site de l'école de Corbier, leur rejet à l'air libre se fera par conséquent au-dessus des toits, afin d'éviter des nuisances et de ne pas incommoder le voisinage, par des cheminées conformes aux Recommandations de l'OFEV de 2013 (publication L'environnement pratique, Air). Les orifices de cheminées rejetant les effluents gazeux se trouveront au moins à 50 cm au-dessus du niveau le plus élevé du bâtiment. Justification: OPair art. 6.

Après les travaux, tous les moyens de traction qui seront utilisés pour le chemin de fer seront des véhicules électriques. De façon exceptionnelle, un train de chantier pourrait circuler en traction diesel. En principe cela ne sera que rarement le cas, les locomotives de chantier étant des engins à traction mixte électricité-diesel, qui utilisent la traction diesel uniquement lorsque la ligne de contact est déclenchée. Il n'y a pas d'autres sources d'air vicié malodorant. A noter que ces édicules servent essentiellement au désenfumage lorsqu'un incendie survient dans la gare souterraine. Il s'agit donc d'un cas accidentel et exceptionnel.

Pour des raisons d'intégration urbaine, les émergences seront limitées à la plus faible hauteur possible, comme indiqué sur les plans de mise à l'enquête. De plus, un architecte a été mandaté afin d'étudier l'intégration architecturale de ces éléments dans le site. Ces études sont effectuées en coordination avec la commune et devront être validées par cette dernière avant l'exécution de ces travaux.

Cette remarque fait l'objet du point No 5017 des préavis fédéraux. A noter que cette demande n'est pas soutenue par l'OFEV, vu la faible quantité de polluants atmosphériques causés par les arrêts des trains.

4053

[22] Mesure supplémentaire

Les phases de démolition pourront nécessiter des mesures particulières à prendre si les matériaux en place contiennent des polluants tels qu'amiante, HAP, PCB ou métaux lourds toxiques. Afin de déterminer leur éventuelle présence, une expertise avant travaux sera réalisée, et ses conclusions sur les mesures à mettre en oeuvre seront intégrées au dossier de demande d'autorisation. Cas échéant, les directives applicables seront mises en oeuvre.

Des analyses ont déjà été effectuées et des compléments d'analyses seront planifiés d'entente avec le futur mandataire qui sera en charge du suivi environnemental. Les textes de soumissions dans les appels d'offres de génie civil contiendront les textes nécessaires pour rémunérer les entreprises pour effectuer ces prestations. Les directives applicables seront mises en oeuvre.

Pour mémoire, vu le type de procédure (fédérale, via l'OFT), toutes les autorisations seront délivrées dans la DAP qui sera rédigée par l'OFT. Aucune autre autorisation ne sera requise. (art. 18 al. 4 LCdF).

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

4054

Concernant l'amiante, les mesures appropriées de la directive CFST n° 6503 seront suivies, ainsi que celles des notices SUVA (voir www.suva.ch > Prévention > Amiante et > Sécurité sur les chantiers, pour des renseignements complémentaires). Justification: OPair annexe 2, ch. 88. Voir également demande [34].

Des rapports ont été établis en été 2018 concernant les immeubles qui seront démolis. De l'amiante a effectivement été décelée. Les mesures nécessaires seront prises et des entreprises spécialisées ont été mandatées pour effectuer ces travaux en respectant les mesures de précaution à prendre.

4055

[23] Mesure précisée (mesures 1 à 9 du RIE)

Pour la phase de chantier, il faudra se conformer à la Directive Air Chantiers de l'OFEV (version complétée en 2016, réf. UV-0901-F), aussi pour les documents d'appel d'offres. Au vu de la grandeur du chantier et pour une durée des travaux de plus de 18 mois, il faudra mettre en oeuvre les mesures de réduction des émissions de niveau "B" (bonnes pratiques de chantier plus les mesures spécifiques). Une check-list des mesures à prendre, en particulier sur les procédés de travail mécanique (mesures M, relatives aux terrassements et déplacements de matériaux), sur les procédés de travail thermiques et chimiques (mesures T, relatives aux constructions de routes notamment) et sur les machines et appareils (mesures G, relatives aux machines de chantier), sera établie. Le responsable du suivi environnemental de réalisation (SER) vérifiera sa mise en oeuvre lors des travaux, sur examen préalable. Justification: OPair annexe 2, ch. 88.

Le RIE étant approuvé par l'OFT, toutes ces mesures deviendront contraignantes pour les requérants. Et outre comme le prévoit le RIE, la directive Air Chantier de l'OFEV sera respectée et le responsable du suivi environnemental contrôlera son application lors des travaux.

4056

[24] Mesure supplémentaire

En souterrain, il est obligatoire d'équiper tous les appareils et engins diesel de systèmes de filtres à particules (FAP). Les mesures de la Directive CFST N° 6514 (chap. 7, gaz d'échappement de moteurs diesel) seront mises en oeuvre, ainsi que les dispositions de la SUVA sur les travaux souterrains, en particulier celles relatives à l'obligation de FAP pour les machines dès 18 kW (voir www.suva.ch > Prévention > Thèmes selon les branches > Travaux souterrains). Justification: OPair annexe 2, ch. 88, et Directive Air Chantiers mesure G8.

Les requérants acceptent la demande. Il sera demandé aux entreprises de n'utiliser que des machines munies de filtre à particules dans les zones couvertes. Les côtés environnementaux des dispositions de la SUVA concernant les travaux souterrains seront pris en compte, et nous demanderons aux entreprises de les respecter. Le responsable du suivi environnemental sera chargé de faire respecter les côtés environnementaux des dispositions de la SUVA.

4057

[25] Mesure supplémentaire

Les machines de chantier dont le moteur à combustion à allumage par compression, autrement dit moteur diesel, est d'une puissance de 37 kW ou plus, et celles de même type construites après le 31 décembre 2009 dont la puissance se trouve de 18 à 37 kW, doivent être équipées de systèmes de filtres à particules (FAP) conformes à l'OPair. Voir aussi www.bafu.admin.ch>air>liste-filtres pour les listes de FAP et de types de moteurs autorisés. Justification: OPair art. 19a.

Les requérants acceptent la demande. Il sera demandé aux entreprises, pour des machines d'une puissance de 37 KW et plus, de n'utiliser que des machines munies de filtres à particules. Le mandataire qui sera chargé du suivi environnemental contrôlera le respect de ce point sur le chantier.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

[26] Mesure supplémentaire

4058

La preuve de conformité des machines de chantier comprend une attestation délivrée par un organisme d'évaluation de conformité, une déclaration du fabricant ou de l'importateur, et le marquage selon l'annexe 4 ch. 33 OPair. L'entreprise de construction devra pouvoir présenter sur demande les documents et plaquettes correspondants lors d'un contrôle. Justification: OPair art. 19b.

Le mandataire qui sera chargé du suivi environnemental contrôlera le respect de ce point sur le chantier.

[27] Mesure supplémentaire

4059

Il faut tenir compte des dispositions des Recommandations de l'OFEV sur la lutte contre la pollution de l'air dans le trafic routier de chantier (2001, réf. VU-5021-F). Afin de limiter les émissions liées au trafic, elles seront minimisées en fonction de l'état de la technique, notamment l'évolution des normes Euro (les normes Euro VI pour les poids lourds à moteurs diesel ont connu leurs premières mises en circulation en 2014).

Les requérants prennent note. Les textes de soumissions dans les appels d'offres de génie civil contiendront les textes nécessaires pour que les entreprises respectent les recommandations de l'OFEV sur la lutte contre la pollution de l'air dans le trafic routier de chantier (2001, réf. VU-5021). Les émissions liées au trafic seront minimisées en fonction de l'état de la technique, notamment l'évolution des normes Euro.

4060

La possibilité d'utiliser d'autres moyens que les camions pour le transport de matériaux sera examinée, et mise en œuvre si pertinente. Le transport par voie ferrée est un exemple d'alternative. Justification: OPair art. 4 et section 4.

Les requérants prennent note. Une étude a été menée dans le cadre des études d'avant-projet afin de déterminer si des transports par moyens ferroviaires pouvaient être utilisés. Les études ont conclu que des transports par chemin de fer n'étaient pas adéquats et performants dans ce cas précis.

4061

Le chantier durera près de cinq ans, et comprendra environ 138'000 m³ de matériaux d'excavation, dont près de 39'000 m³ seront revalorisés sur des places d'installation ou pour les ouvrages prévus. À cet effet, un trafic important sera généré, estimé à 12'880 trajets de poids lourds pour toute la durée du chantier.

Les documents déposés dans le dossier PAP lors de la mise à l'enquête font foi. Pour rappel, lors de l'approbation des plans, les mesures prévues notamment dans le RIE deviennent contraignantes pour l'entreprise ferroviaire qui devra les mettre en œuvre.

4062

[28] Mesure supplémentaire

S'agissant d'un chantier prévu durer plus de deux ans, les émissions doivent être estimées sur la base des quantités de matériaux déplacées et des heures d'exploitation des engins de chantier, à l'aide du manuel "Consommation d'énergie et émissions polluantes du secteur non-routier" de l'OFEV (réf. UW-1519-F). Cette évaluation sera communiquée au Service cantonal de l'environnement avant le début des travaux, afin de décider si des mesures particulières seront à prendre en collaboration avec le SER. Justification: OPair art. 12.

Les requérants sont soucieux des aspects écologiques et feront en sorte que la consommation d'énergie et les émissions polluantes soient réduites au minimum. L'OFEV, dans son préavis (voir point No 5021 des préavis fédéraux), mentionne que vu la taille du chantier et des travaux prévus, le calcul de ces émissions ne leur semble pas nécessaire. Les requérants se rallient à cet avis et ne jugent pas opportun d'effectuer le calcul de ces émissions.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

3.11 Bruit

Modification du tracé AOMC

4063

D'après les données du SIT-VS, la modification du tracé ferroviaire touche plusieurs zones dont : zone d'affectation différée avec un DS III ; zone habitation forte densité B avec un DS II, zone constructions et installations publiques A avec un DS II, zone habitation faible densité A avec un DS II, zone mixte (AM) avec un DS III, zone industrielle (A1) avec un DS IV. Le tracé est en partie en tranchée couverte et en partie à côté de la voie CFF.

Les requérants prennent note.

4064

Le rapport bruit d'avril 2017 considère la nouvelle ligne ferroviaire (nouveau tronçon) comme une installation nouvelle. La nouvelle voie et les voies CFF doivent de leurs côtés respecter l'article 8 al. 2 OPB et ainsi les VLI pour les nuisances sonores conjuguées doivent être respectées.

Les requérants prennent note

4065

La partie nouvelle (voie AOMC) est considérée comme une nouvelle installation. Ainsi, elle doit respecter les exigences des articles 11 ss, 25 LPE ainsi que 7, 9 OPB (limitations des émissions d'installations fixe) et 6 OPB (Bruit de chantiers).

Les requérants ont considéré dans leurs études ce tracé comme une nouvelle ligne.

4066

Pour la partie modifiée (voie AOMC à côté des voies CFF), les exigences des articles 11 ss LPE ainsi que 8, 9 OPB (limitations des émissions d'installations fixes modifiées) et 6 OPB (Bruit de chantiers) s'appliquent.

Les requérants prennent note.

RC 112 – Route Clos-Donroux

4067

D'après les données du SIT-VS, la modification du tracé routier pour satisfaire la sécurisation du tracé AOMC touche une zone industrielle en DS IV (Friche Giovanola), une zone mixte en DS III et une zone centre d'achat en DS III. Le tracé passe à proximité immédiate d'une zone d'habitation moyenne densité en DS II.

Les requérants prennent note.

4068

Le complément à l'enquête préliminaire (version juillet 2017) et le rapport de bruit de janvier 2018 considèrent la nouvelle route comme une installation nouvelle.

Pour précision, le rapport de janvier 2018 dont il est fait mention ne fait pas partie du dossier PAP mis à l'enquête. Il a été soumis au canton pour consultation, et ce dernier l'a accepté.

4069

Le projet a une longueur d'environ 400 m. Le revêtement prévu doit encore être défini. Selon les chiffres à disposition, le trafic sur la route actuelle est situé entre 10'200 et 10'700 vhc/j, le rapport de bruit de juillet 2017 part d'une hypothèse de trafic en 2035 de 7'100 vhc/j sans décrire les causes de la diminution du trafic.

Les requérants prennent note. Voir également la réponse donnée au point 4073 ci-dessous.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

4070

Le projet est à considérer comme une nouvelle installation. Ainsi, le projet doit respecter les exigences des articles 11 ss, 25 LPE ainsi que 7, 9 OPB (limitations des émissions d'installations fixe modifiées) et 6 OPB (Bruit de chantiers).

Les requérants prennent note.

4071

Avec la variante 3 (Pose de revêtements phonoabsorbants, SDA4 à l'ouest et SDA8 au centre et à l'est, sur la chaussée et aménagement d'écrans antibruit), les VP et même pour un bâtiment les VLI sont dépassés et cela en prenant le TJM de 7'100 vhc/j (alors qu'il est de ~10'500 vhc/j sur le tronçon actuel). Selon discussion avec le SDM, la pose de revêtement phonoabsorbant sur la partie passage sous voies est problématique en considérant la pente et le bureau Transportplan a amené des indications sur les variations de protection qui sont dues aux arrondis utilisés dans les calculs.

Les requérants prennent note.

4072

Les exigences légales des articles 7 OPB et 25 LPE n'étant pas partout respectées, il apparaît que certains récepteurs doivent être allégés vis-à-vis des nuisances sonores du projet. Selon notre compréhension de la coordination des procédures, il convient de publier les allègements en même temps que l'approbation des plans pour le présent projet.

Les requérants prennent note. Effectivement, usuellement, les demandes d'allègements auraient dû être mises à l'enquête en même temps que le dossier principal.

Les requérants vont examiner cette situation avec l'OFT, afin de voir quand la demande doit être demandée et publiée. A noter que l'OFEV a également évoqué cette problématique, en particulier dans le point No 5035 de son préavis (selon numérotation TPC).

Les requérants ont mandaté le bureau Transportplan afin que ce dernier établisse un rapport plus complet et plus clair que celui qui figure dans le RIE du dossier qui a été mis à l'enquête publique.

4073

En comparant le tracé actuel et le tracé futur, le projet n'entraîne pas d'augmentation sensible du trafic sur les voies de communications environnantes et répond ainsi aux exigences de l'article 9 OPB.

Les requérants prennent note. Les chiffres donnés dans les différentes pièces du dossier mis à l'enquête seront recontrôlés et réactualisés si nécessaire dans le rapport dont il est fait mention au point 4072 ci-dessus.

Demandes

Modification du tracé AOMC

4074

[29] Mesure précisée (mesure 10 du RIE)

Pendant la phase de construction, le niveau de mesures A est à appliquer pour les transports de chantier et le niveau B pour les travaux de construction selon la directive sur les bruits des chantiers de l'OFEV. Pour tous les travaux très bruyants et pour les travaux de nuit ou pendant les heures de repos (12h-13h et 19h00 à 07h00 et pendant les dimanches et fériés) le niveau C de la directive s'applique.

L'OFEV, dans sa prise de position du 15 octobre 2018, considère que cette demande n'est pas nécessaire. Les requérants prennent note de cette position et l'approuvent. (Voir point No 5044 de la prise de position des requérants concernant les préavis fédéraux).

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

RC 112 – Route Clos-Donroux

4075

[30] Mesure précisée

Les éléments retenus dans le complément à l'enquête préliminaire (version juillet 2017, bureau Drosera SA, rapport bruit Transportplan de juillet 2017) et le rapport de bruit du bureau Transportplan de janvier 2018 doivent être appliqués/étudiés.

L'OFEV, dans sa prise de position du 15 octobre 2018, considère que cette demande n'est pas nécessaire. Les requérants prennent note de cette position et l'approuvent. (Voir point No 5044 de la prise de position des requérants concernant les préavis fédéraux).

A noter cependant que les documents mentionnés par le service cantonal ne font pas formellement partie des documents contenus dans le dossier PAP qui a été mis à l'enquête. Ils ont été transmis par les requérants au canton pour prise de position et pour approbation avant la mise à l'enquête publique. Le canton a approuvé ces documents.

Les éléments contenus dans ces rapports seront appliqués, et les études prévues seront poursuivies.

4076

[31] Mesure supplémentaire

Avant l'approbation des plans et/ou dans le cadre de la demande d'allègement, une étude sur la faisabilité d'un retour des EAB au-dessus de la route devra être présentée. Ce retour peut permettre de ramener l'exposition au bruit de certains récepteurs en dessous des VP ou des VLI.

Des études ont été mandatées et sont en cours. La finalisation de celles-ci est prévue pour le printemps 2019. Dès que celles-ci seront terminées, une copie sera transmise à l'OFT.

4077

[32] Mesure supplémentaire

Par rapport aux récepteurs en dépassement des VP ou/et des VLI, une demande d'allègement doit être déposée et mise à l'enquête publique **avant l'approbation des plans**. L'éventuelle décision d'allègement devra être intégrée à la décision d'approbation des plans.

Une demande d'allègement est en cours de préparation par les requérants. Cette demande sera transmise dès que possible à l'OFT, afin de pouvoir faire l'objet d'une mise à l'enquête publique.

4078

[33] Mesure précisée (mesure 10 du RIE)

Pendant la phase de construction, le niveau de mesures A est à appliquer pour les transports de chantier et le niveau B pour les travaux de construction selon la directive sur les bruits des chantiers de l'OFEV. Pour tous les travaux très bruyants et pour les travaux de nuit ou pendant les heures de repos (12h-13h et 19h00 à 07h00 et pendant les dimanches et fériés) le niveau C de la directive s'applique.

L'OFEV, dans sa prise de position du 15 octobre 2018, considère que cette demande n'est pas nécessaire. Les requérants prennent note de cette position, et l'approuvent. (Voir point No 5044 de la prise de position des requérants concernant les préavis fédéraux).

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

3.12 Rayonnement non ionisant

4079

Le projet est composé de trois objets distincts produisant du RNI:

- La nouvelle installation AOMC se trouve pour une grande partie le long de la ligne CFF du Tonkin.
- L'installation existante, ligne CFF du Tonkin.
- Le bâtiment technique comprenant la station d'alimentation 1500 VDC 1600 kVA de l'AOMC et l'alimentation BT de 160 kVA.

D'après les données du SIT-VS, la modification du tracé AOMC des TPC touche une zone d'affectation différée avec un DS III, des zones d'habitation faible, moyenne et forte densité ainsi qu'une zone d'extension village avec un DS II, une zone d'habitation collective + constructions et installations publiques A et B avec un DS II, des zones de constructions et installations publiques A avec un DS II, ainsi qu'une zone village, des zones mixtes et une zone centre d'achat avec un DS III.

Les bâtiments et surfaces non bâties constructibles des zones à bâtir énoncées ci-dessus sont à considérer comme lieux à utilisation sensible au sens de l'ORNI (LUS).

Les requérants prennent note

Respect de la VLI dans les LSM

4080

Dans tous les cas, l'art. 13 ORNI doit être respecté : les valeurs limites d'immission (VLI) selon l'annexe 2 ORNI doivent être respectées partout où des gens peuvent séjourner, autrement dit dans tous les lieux de séjour momentané (LSM) à proximité d'installations génératrices de RNI – en considérant le rayonnement cumulé de toutes les installations.

D'expérience, pour les installations de lignes de contact des chemins de fer, ces exigences sont remplies, même en cas d'augmentation de la tension à 1500 V pour la ligne AOMC et en tenant compte du cumul de rayonnement de la ligne AOMC et de la ligne CFF. A proximité du bâtiment technique où certaines installations prévues émettent aussi du rayonnement, nous sommes d'avis, sur la base du tableau mis à disposition par l'ESTI et considérant la puissance des transformateurs projetés ainsi que les distances aux LSM voisins, que les exigences de l'art. 13 ORNI seront également remplies.

Les requérants prennent note.

Respect des limitations préventives des émissions dans les LUS

4081

En ce qui concerne la limitation préventive des émissions au sens de l'art. 4 et de l'annexe 1 ORNI dans les lieux à utilisation sensible (LUS), il faut considérer chaque installation séparément.

Les requérants prennent note.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

AOMC

4082

La ligne AOMC fonctionne avec un courant continu. L'ORNI ne prévoit pas de valeur limite d'installation pour les installations de chemin de fer à courant continu. Les prescriptions de l'annexe 1 ch. 5 ne s'y appliquent pas (cf „Electrosmog dans l'environnement“, publication OFEV, juin 2005).

Les requérants prennent note.

CFF Tonkin

4083

En ce qui concerne la limitation préventive des émissions (art. 4 et annexe 1 ORNI) et l'étude RNI jointe au dossier pour la ligne de contact CFF, nous relevons que :

- L'étude ORNI part du principe que le type de travaux envisagés fait du projet de renouvellement de la ligne de contact une ancienne installation, non modifiée (art. 3 al.1 ORNI, art. 3 al. 2 let. c ORNI « les chemins de fer font exception » ; annexe 1 ch. 52 al. 2 *a contrario*)
- Il n'y a effectivement pas d'extension du nombre de voies électrifiées avec courant alternatif.
- La ligne est déjà équipée d'un conducteur de retour de courant.

Dans ce sens, le projet ne nécessite pas de mesure ou étude particulière pour le RNI. Les exigences relatives à la limitation préventive des émissions peuvent être considérées comme remplies pour la ligne de contact CFF.

Les requérants prennent note.

Station transformatrice 160 kVA

4084

En ce qui concerne la limitation préventive des émissions au sens de l'art. 4 et de l'annexe 1 de l'ORNI, le rayonnement des stations transformatrices ne doit pas dépasser la valeur limite de l'installation (VLInst) de 1 μ T dans les LUS voisins (annexe 1 ch. 25 al. 1 ORNI), en exploitation à puissance nominale (annexe 1 ch. 23 ORNI). Selon le tableau de l'ESTI, une distance latérale de 3.2 m entre les lieux à utilisation sensible (LUS) et le transformateur ou les parties sous basse tension permet de garantir le respect de la VLInst (respectivement 4.5 m en distance verticale). En l'occurrence, le respect de cette distance est garanti pour le LUS le plus proche.

Les requérants prennent note.

Sous-Station 1600 kVA

4085

En ce qui concerne la limitation préventive des émissions au sens de l'art. 4 et de l'annexe 1 de l'ORNI, le rayonnement des sous-stations ne doit pas dépasser la valeur limite de l'installation (VLInst) de 1 μ T dans les LUS voisins (annexe 1 ch. 35 al. 1 ORNI), en exploitation à puissance nominale (annexe 1 ch. 33 ORNI). En l'occurrence, vu les distances aux LUS voisins, ces exigences sont remplies.

Les requérants prennent note.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

3.13 Déchets, déchets spéciaux, gestion des matériaux

4086

Depuis le 1er janvier 2016, l'ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED) remplace l'OTD. Elle fixe de nouvelles exigences, notamment en ce qui concerne la gestion des déchets de chantier. Une expertise sur les polluants (PCB, HAP, plomb ou amiante, etc.) en cas de déconstruction/rénovation, ainsi qu'un plan d'élimination des déchets doivent faire partie du dossier de demande d'approbation des plans.

En plus du RIE, le dossier contient un rapport technique de gestion et valorisation des matériaux d'excavation daté du 16 février 2018 (pièce 16.2). De ces documents, il ressort les informations principales suivantes :

- Le projet génèrera environ 110'000 m³ de matériaux d'excavation.
- La majorité sera réutilisée dans le cadre du projet, le surplus (environ 37'000 m³, soit 40%) est destiné à être mis en décharge définitive. Cela concerne principalement les matériaux de moins bonne qualité (classe 3). Le surplus de matériaux de qualité supérieure sera si possible vendu ou valorisé dans le cadre d'autres projets.
- Le concept prévoit différents flux de matériaux entre les différents secteurs du projet, ainsi qu'un site de stockage intermédiaire situé dans le secteur de Montagnier et qui pourra accueillir jusqu'à 26'000 m³ de matériaux durant une période de 8 mois (novembre 21 à juin 22).
- Les sondages d'étude géotechnique n'ont pas mis en évidence de matériaux pollués.
- Le projet, en particulier la construction de la route RC 112, impliquera la démolition de plusieurs bâtiments. Les déchets générés par celle-ci ne sont pas encore connus, mais il a déjà été repéré des matériaux amiantés (mastic de fenêtres). On s'attend également à des excavations de matériaux pollués dans ce secteur.

Le concept de gestion des matériaux d'excavation et des déchets de chantier respecte les prescriptions de l'OLED.

Les requérants prennent note.

Demandes

4087

[34] Mesure précisée (mesure 43 du RIE)

Comme il faut s'attendre à des déchets de chantier contenant des polluants dangereux pour l'environnement ou pour la santé (biphényles polychlorés (PCB), hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), plomb ou amiante, etc.) dans les bâtiments qui seront démolis, le requérant doit transmettre à l'autorité, **avant l'approbation des plans**, un **rapport d'expertise sur les polluants** potentiellement présents dans les bâtiments concernés. Le rapport doit être réalisé par un bureau reconnu par le Forum Amiante Suisse (FACH) (www.forum-asbest.ch/fr/liste-des-adresses/) et selon les critères de l'Association suisse des consultants amiante (ASCA).
Justification : art. 16 OLED.

Un rapport a été établi le 17.10.2018 par Bonnard et Gardel à Lausanne pour les immeubles situés sur les parcelles 1116 et 1176. Ces rapports ont été envoyés en date du 27.11.2018 au service cantonal.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

[35] Mesure supplémentaire

4088

Les matériaux d'excavation de moins bonne qualité devront être valorisés autant que possible avant d'envisager leur mise en décharge définitive. **Le plan d'élimination des déchets produits (qualité, quantité, filières d'élimination) devra être mis à jour en fonction des résultats des diagnostics des polluants.** Voir demandes [34] et [39].

Une mise à jour du plan d'élimination des déchets sera effectuée en début de chantier, lorsque les entreprises adjudicatrices seront connues. Ce travail sera effectué en collaboration avec le responsable du SER.

3.14 Sols

4089

Les sondages n'ont pas révélé de pollution des sols décapés, à l'exception de ceux situés à proximité de la voie CFF existante et de jardins familiaux, qui présentent une teneur en cuivre dépassant la limite indicative selon l'OSol, mais ne nécessitent pas d'investigation.

Les requérants prennent note.

4090

Le décapage de la terre végétale représente environ 17'400 m³, dont 5'600 m³ seront restitués au même endroit (couverture des parties souterraines). 1'470 m³ seront revalorisés sur les nouveaux talus de voies (terre à teneur en cuivre élevée) et le solde sera valorisé sur des parcelles agricoles (lieux à définir plus tard), en collaboration avec le SCA. Voir sous chapitre 3.17.

Les documents déposés dans le dossier PAP lors de la mise à l'enquête font foi. Pour rappel, lors de l'approbation des plans, les mesures prévues notamment dans le RIE deviennent contraignantes pour l'entreprise ferroviaire qui devra les mettre en œuvre.

4091

Dans la prise de position du SEN du 13 octobre 2016 (demande [6]), il était mentionné que "en ce qui concerne les investigations en lien aux atteintes chimiques des sols, il faudra également tenir compte des changements éventuels d'utilisation des sols après le chantier et si besoin établir une évaluation du risque selon le système expert défini dans le manuel pour les sols pollués (OFEFP, 2005). Dans le but d'intégrer les résultats d'analyses dans la base de données cantonale, l'auteur du RIE est prié de prendre contact avec la section sites, déchets, sols du SEN pour obtenir un formulaire électronique ad hoc". Aucune démarche de ce type n'a été entreprise, cette demande est donc reprise.

Ce point sera traité par le mandataire qui sera en charge du suivi environnemental. Il sera effectué en fin de chantier, afin de pouvoir intégrer au mieux toutes les modifications éventuelles de projet et d'affectation qui pourraient survenir d'ici là.

Demandes

4092

[36] Mesure supplémentaire

En ce qui concerne les investigations en lien aux atteintes chimiques des sols, il faudra également tenir compte des changements éventuels d'utilisation des sols après le chantier et si besoin établir une évaluation du risque selon le système expert défini dans le manuel pour les sols pollués (OFEFP, 2005). En ce qui concerne les investigations en lien aux atteintes chimiques des sols et dans le but d'intégrer les résultats d'analyses dans la base de données cantonale, l'auteur du RIE est prié de prendre contact avec la section sites, déchets, sols du SEN pour obtenir un formulaire électronique ad hoc. Justification : demande du SEN du 13 octobre 2016.

Voir réponse ci-dessus, point No 4091

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

4093

[37] Mesure précisée (mesure 32 du RIE)

La terre végétale réutilisée sur place sera stockée au plus proche de son lieu de réutilisation, celle destinée à l'export sera stockée sur l'aire de Montagnier. Dans les deux cas, elle le sera sous forme de digues au bord des places d'installation de chantier, de sorte à offrir une protection sonore et visuelle aux riverains. Il est prévu de ne décaper que les emprises définitives, le reste des terrains occupés par le chantier étant protégés par un géotextile et une couche de grave.

Les requérants prennent note de cette demande. Les travaux seront organisés en fonction de cette demande. Concernant la terre végétale qui sera réutilisée sur place, le stockage sera effectué à proximité immédiate, pour autant que la place à disposition le permette.

3.15 Sites pollués

4094

Dans le cadre de la sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey, une halte intermédiaire sera créée sur le site de Giovanola, constituée d'un quai central avec passage sous voie à l'extrémité sud de la parcelle 3918. De plus, une nouvelle liaison routière prévoit, entre autres, la traversée de la friche industrielle de Giovanola en tranchée ouverte sur environ 150 m.

Les documents déposés dans le dossier PAP lors de la mise à l'enquête font foi. Pour rappel, lors de l'approbation des plans, les mesures prévues notamment dans le RIE deviennent contraignantes pour l'entreprise ferroviaire qui devra les mettre en œuvre.

4095

La parcelle 3918 est inscrite au cadastre cantonal des sites pollués au sens de l'art. 5, al. 4, let. b de l'OSites. Sur la base de l'investigation préalable selon art. 7 OSites, l'évaluation de la mise en danger des biens à protéger a conduit à apprécier ce site (Giovanola Frères SA / site de Clos Donroux, E-6153-075-00) comme ne nécessitant ni surveillance ni assainissement. L'inscription au cadastre de la parcelle n° 3918 fait suite aux activités potentiellement polluantes ayant eu lieu sur le site de l'entreprise Giovanola (menuiserie et construction métallique). La présence de métaux lourds dans les matériaux du sous-sol a été localement constatée sur cette parcelle (lot 8).

Les requérants prennent note.

4096

La parcelle n 1050 fait partie de l'aire d'exploitation « Giovanola Frères SA / Electrolytor » (E-6152-075-01). Sur la base des investigations technique et de détail, ce site a été apprécié comme un site contaminé nécessitant un assainissement en raison d'une pollution du sous-sol par des solvants chlorés. Un projet d'assainissement a été soumis au SEN en 2015. Des compléments au projet d'assainissement ont été demandés par notre service en date du 11 juillet 2017.

Les requérants prennent note. Cependant, cette parcelle n'est pas impactée par le projet, comme cela est indiqué sur le plan No 18.1.4 du dossier de mise à l'enquête.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

4097

Les autres parcelles concernées par le projet ne sont pas inscrites au cadastre cantonal des sites pollués. Le cadastre a été établi par le canton sur la base des informations disponibles. Le fait qu'une parcelle ne soit pas inscrite dans le cadastre ne garantit pas que le site soit exempt de pollution.

Le projet prévoit des travaux d'excavation conséquents sur la parcelle n° 3918, afin de réaliser la tranchée ouverte.

Selon les informations fournies dans le rapport soumis à consultation, la parcelle n° 1050 se trouve en limite du périmètre du projet et ne devrait par conséquent pas être touchée.

Un site pollué ne peut être modifié par la création ou la transformation de constructions et d'installations que s'il ne nécessite pas d'assainissement, si le projet n'engendre pas de besoin d'assainissement, ou si le projet n'entrave pas de manière considérable l'assainissement ultérieur du site ou si ce dernier, dans la mesure où il est modifié par le projet, est assaini en même temps (art. 3 OSites).

Les requérants prennent note.

Demandes

4098

[38] Mesure supplémentaire

Le requérant doit, dans le cadre des modifications prévues sur la parcelle n° 3918, endosser la responsabilité de ne pas entraver un éventuel assainissement ultérieur de ce site pollué.

L'organisation et le phasage des travaux sont conçus de telle façon qu'un assainissement ultérieur de ce site soit possible.

4099

[39] Mesure précisée (mesure 40 du RIE)

En cas de travaux sur la parcelle n° 1050, il doit être démontré, **avant l'approbation des plans**, que les modifications prévues n'entravent pas de manière considérable l'assainissement du site (c.-à-d. que le projet n'entrave pas la mise en place du dispositif d'assainissement prévu ou que les contraintes liées à ce dispositif sont intégrées au projet de construction).

Cette parcelle n'est pas impactée par le projet, comme cela est indiqué sur le plan No 18.1.4 du dossier de mise à l'enquête, et aucune emprise (provisoire et/ou définitive) n'a été requise sur cette parcelle. Aucun chantier n'est prévu sur cette parcelle dans le cadre du projet de la sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey. L'assainissement de cette parcelle pourra ainsi être réalisé par son propriétaire en temps opportun.

4100

[40] Mesure supplémentaire

Dans le cadre des travaux d'excavation planifiés dans le périmètre des sites pollués, les mesures techniques adéquates garantissant une prise en compte des contraintes liées à la pollution devront être intégrées aux documents de soumission (le rapport technique de gestion et valorisation des matériaux d'excavation ne précise pas encore les volumes de matériaux d'excavation à éliminer et les filières adéquates). En particulier, les déchets générés devront être éliminés conformément à l'OLED en se fondant sur une caractérisation fiable des différentes couches excavées. Le concept de gestion des déchets devra être adapté en conséquence. Voir demande [35].

Les mesures techniques adéquates garantissant une prise en compte des contraintes liées à la pollution seront intégrées aux documents de soumissions. Le concept de gestion des déchets sera adapté en conséquence.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

4101

[41] Mesure précisée (mesure 40 du RIE)

Pour les travaux situés sur les parcelles n° 3918 et 1050, un spécialiste en matière de sites pollués devra établir un rapport de fin de travaux récapitulant les filières d'élimination des déchets et faisant état de la qualité des matériaux visibles en fond de fouille, relevé organoleptique appuyé si nécessaire par l'analyse d'échantillons prélevés en fond de fouille. Ce rapport sera joint au rapport final du SER et transmis au SEN pour consultation.

Les requérants s'adjoindront des services d'un spécialiste en matière de site pollué, et un rapport sera établi et joint au rapport final du SER. Concernant la parcelle 1050, voir également point No 4099 ci-dessus.

3.16 Protection en cas d'accidents majeur et de catastrophe

4102

Dans son préavis du 11 avril 2018, le SPR précise que la nouvelle ligne AOMC n'est pas concernée par l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPM). Les modifications planifiées sur la ligne CFF n'augmentent pas le risque OPAM.

Les requérants prennent note.

3.17 Coordination avec d'autres infrastructures - Agriculture

Sur le secteur de "Montagnier", les surfaces de sols concernées par le projet sont actuellement affectées en zone d'affectation différée (parcelles n° 1133 et 1134) et en zone de construction publique (parcelle n° 1092). Entre les secteurs de "Corbier" et "Monthey Giovanola", les surfaces sont affectées en zone d'habitation de forte densité (parcelles n° 1017, 6057, 1161, 6091), en zone mixte (parcelles n° 6092, 1163, 1164, 1165, 3535, 1166, 1167, 1168, 1169, 1170, 1171, 1172 et 3993) et en zone centre d'achat (parcelles n° 1222, 1223, 1224).

Aucune surface d'assolement n'est impactée par le projet. Aucune parcelle n'est déclarée aux paiements directs, cependant, des sols au sens de la LPE seront touchés. Il s'agit d'anciens sols agricoles, actuellement exploités en prairie grasse de fauche et culture intensive (maïs).

Le RIE prévoit une revalorisation de sols bruns acides (~5900 m³) en coordination avec le service de l'agriculture.

Demandes

4103

[42] Mesure supplémentaire

La coordination avec le service de l'agriculture concernant la revalorisation des matériaux devra se faire **avant la mise en chantier des travaux**.

Une coordination avec le service de l'agriculture sera mise en place dès que le mandat du SER aura été attribué, afin de pouvoir examiner comment la revalorisation des matériaux peut être effectuée.

4104

[43] Mesure supplémentaire

Le(s) lieu(x) et conditions de revalorisation de ces sols devront être précisés dans le cahier de soumission aux entreprises.

Les délais de mise en soumissions des travaux de génie civil ne permettent pas d'accéder à cette demande. Ce point sera évoqué lors des discussions avec les entreprises qui auront lieu dans le cadre de l'évaluations des offres en automne 2019, et avant l'adjudication des travaux de GC.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

3.18 Suivi environnemental de la phase de réalisation (SER)

Le RIE prévoit la mise en place d'un SER. Son organisation n'est toutefois pas précisée.

Demandes

4105

[44] Mesure précisée (chapitre 7 RIE)

Le suivi environnemental de la phase de réalisation (SER) se déroulera conformément au Manuel EIE, module 6 : Suivi environnemental de la phase de réalisation et contrôle des résultats (OFEV, 2009) (<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/eie/publications/manuel-eie.html>).

Les modalités du SER devront être définies avec l'autorité responsable de la surveillance du chantier avant le début des travaux : fréquences des rapports de suivi, organisation des réceptions environnementales, contrôles de l'efficacité des mesures, etc.

Le nom du responsable du suivi environnemental doit être communiqué par écrit aux services cantonaux concernés et à l'OFEV dès sa nomination.

Le responsable du suivi environnemental collaborera avec un biologiste, un spécialiste des sites pollués, un spécialiste de la protection des sols et un hydrogéologue.

Pour chaque phase de travaux (secteurs, lots), une réception environnementale devrait avoir lieu. Les services cantonaux concernés seront invités à y participer. Les services seront préalablement informés sur la réalisation des mesures sous la forme d'un rapport intermédiaire du SER.

Dès la fin des travaux, le responsable du suivi environnemental doit élaborer un rapport de synthèse sur le suivi environnemental de la phase de réalisation ainsi que sur l'efficacité des mesures, accompagné d'un dossier photographique représentatif. Ce rapport sera transmis aux services cantonaux concernés.

Les requérants acceptent la demande et intégreront les points évoqués ci-dessus au cahier des charges du SER et les documents demandés seront fournis aux services cantonaux et à l'OFEV.

4. SYNTHÈSE

4106

Le projet ne touche aucune zone de protection de la nature ou du paysage ni ne touche de milieu digne de protection selon l'OPN, ni aucune espèce rare ou protégée. Vu l'ampleur du projet, il n'est exclu de faire des découvertes archéologiques. Des mesures doivent être prises en matière de risques d'inondation du Rhône. Une coordination avec le plan d'intervention communal en cas de crues doit être assurée en ce qui concerne les risques d'inondation de la Vièze. En ce qui concerne le tracé en pleine voie, le concept d'évacuation des eaux du 24 janvier 2018 doit être complété. Des mesures supplémentaires doivent être prises en ce qui concerne la qualité des eaux rejetés par les voies routières afin d'éviter une pollution des eaux de surface. En ce qui concerne le tronçon routier Clos Donroux, les exigences légales en matière de bruit ne sont pas respectées pour plusieurs récepteurs. Une étude sur la faisabilité d'un retour des EAB au-dessus de la route devra être réalisée. Une demande d'allègement doit être mise à l'enquête publique avant l'approbation des plans. En matière de rayonnements non ionisants, les exigences légales sont respectées.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

4106

Au vu de l'ampleur du projet et de ses impacts dans plusieurs domaines de l'environnement, la mise en place d'un suivi environnemental de qualité est impérative. La mise en place d'un suivi hydrogéologique est nécessaire. Des informations complémentaires sont notamment nécessaires en matière de

- gestion des eaux de chantier avant la conclusion des contrats d'entreprises,
- eaux souterraines - autorisation pour le rabattement des eaux de la nappe avant le début des travaux,
- gestion des déchets - expertise sur les polluants avant l'approbation des plans - concept de gestion des déchets de chantier à adapter avant le début des travaux,
- sites pollués - si travaux sur la parcelle n° 1050, il doit être démontré, avant l'approbation des plans, que les modifications prévues n'entravent pas de manière considérable l'assainissement du site,
- sols - coordination avec le service de l'agriculture concernant la revalorisation des matériaux avant le début des travaux – transmission des investigations en lien aux atteintes chimiques des sols au SEN sous forme adhoc.

Concernant la faisabilité d'un retour des EAB au-dessus de la route et la demande d'allègement, se référer aux points 4076 et 4077 ci-dessus.

Un SER et un suivi hydrogéologique seront mis en place. Dès que les mandats auront été attribués, le projet d'exécution sera élaboré dans les domaines mentionnés ci-dessus, et les réponses seront fournies aux services cantonaux.

Concernant la parcelle 1050, aucun chantier n'est prévu sur cette parcelle. La preuve est ainsi faite que les modifications prévues dans le cadre du projet mis à l'enquête n'entravent pas l'assainissement de ce site.

5. DEMANDE

4107

Nous vous prions de bien vouloir transmettre la présente évaluation cantonale du RIE à l'OFEV, service spécialisé selon art. 10c LPE, pour servir de base à son évaluation du RIE selon article 13 OEIE et demandons à l'Office fédéral des transports (OFT), en tant qu'autorité compétente, de prendre en considération nos demandes selon art. 10c al. 1 LPE décrites sous chapitre 3.

Les requérants prennent note de la demande du canton. Seul l'OFT est compétent pour répondre à cette demande.

En espérant avoir répondu à votre demande, nous vous présentons, Monsieur le Chef de service, Mesdames, Messieurs, nos meilleures salutations.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP –
Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

**2. PREAVIS DE SYNTHESE DU SERVICE CANTONAL DE PROTECTION DES TRAVAILLEURS
ET DES RELATIONS DU TRAVAIL DU 11 AVRIL 2018 (POINTS N°4108 A 4113)**

**Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey / Transports Publics du
Chablais SA TPC, 1860 Aigle**

Madame, Monsieur,

Ci-joint, nous vous retournons les plans relatifs à l'affaire précitée.

En ce qui nous concerne, nous formulons les conditions suivantes :

Bâtiment technique :

4108

- Sur les installations techniques présentant des dangers lors de marche particulière (dépannage, réparation, entretien, nettoyage, etc.), chaque unité de fonction doit être équipée d'un dispositif de coupure (interrupteur de sécurité) pouvant être verrouillé en position d'arrêt et permettant de déclencher ou d'isoler les sources d'énergies dangereuses et de libérer les énergies accumulées. Ce dispositif de coupure doit être installé à proximité immédiate du lieu d'intervention (c.-à-d. sur place) ou à un endroit où il est obligatoire de passer pour accéder à la zone d'intervention. Les exigences concernant ces dispositifs de coupure sont contenues dans la publication Suva CE93-9.

Les exigences de la publication Suva CE93-9 seront respectées et le projet sera conçu en tenant compte de ces exigences.

4109

- Les canaux de ventilation doivent être munis d'ouvertures de contrôle et de nettoyage facilement accessibles.

Ce point sera pris en compte lors de l'élaboration des plans d'exécution.

Halte de Corbier :

4110

- Les escaliers d'une largeur inférieure à 1,50 m placés entre deux parois seront pourvus d'au moins une main courante. Les escaliers plus larges devront être munis d'une main courante de chaque côté. Des indications concernant la conception des mains courantes figurent dans la norme SIA 358 « Garde-corps ».

La norme SIA 358 sera respectée. Des mains courantes seront mises en place dans tous les endroits où cela est nécessaire.

4111

- Les locaux ayant une surface importante, les locaux techniques et les zones des voies de circulation sans éclairage naturel seront pourvus d'un éclairage de secours indépendant du réseau, s'enclenchant automatiquement en cas de panne de ce dernier et garantissant un accès sûr aux voies d'évacuation et aux sorties.

Un concept d'éclairage sera élaboré, dans lequel la problématique des éclairages de secours indépendant du réseau sera prise en compte.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

4112

- La pompe sera disposée de manière à pouvoir être sortie de la fosse sans qu'il soit nécessaire d'y descendre, notamment pour des travaux de maintenance, de contrôle ou de réparation (p.ex. suspendue depuis l'extérieur).
De plus, un interrupteur de sécurité sera placé à proximité immédiate du lieu d'intervention.

Les exigences mentionnées ci-dessus seront prises en compte.

OPAM :

4113

La nouvelle ligne AOMC n'est pas concernée par l'ordonnance sur les accidents majeurs. Les modifications planifiées sur la ligne CFF n'augmentent pas le risque OPAM.

Les requérants prennent bonne note.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

3. PREAVIS POUR DEMANDE D'AUTORISATION DE CONSTRUIRE – SERVICE DE MOBILITE, ARRONDISSEMENT 3 – BAS VALAIS DU 30 AVRIL 2018 (POINTS N°4114 A 4121)

Commune : Monthey

No de dossier : - AOMC Monthey Monthey/- Coliombey- Muraz

Réf.. SDM : 181018

Requérant : Transports Publics du Chablais, 1860 Aigle -

Sécurisation du tracé AOMC Monthey - Coliombey-Muraz

Route : 302 - Les Evouettes - St Maurice

Préavis positif, avec conditions expresses

Route cantonale

Préavis positif avec conditions expresses :

- 4114
- en l'état, le SDM ne peut valider le, nouveau giratoire sur la RC 302 (nouveau barreau routier communal). Le giratoire tel que prévu favorise le mouvement "Collombey -> Monthey" par des *angles de déviation insuffisants. De tels aménagements ont révélé des problèmes d'accidentalité pouvant mener à un point noir routier. De plus, le type de carrefour doit être vérifié de façon à garantir le futur réaménagement de la RC 302 en accord avec les mesures 4.2 "Aménagement d'un cheminement de-mobilité douce le long de la RC" et 7.4 "Réaménagement de la route cantonale" du projet d'agglomération de 3ème génération .Afin de lever ces doutes, la commune de Monthey va procéder à une vérification du type d'exploitation à retenir, en partenariat avec le SDM, la recommandation issue de cette vérification devra être mise en œuvre ;

Les requérants prennent note. Ils vont mandater un bureau d'ingénieurs spécialisé afin d'effectuer une étude qui permettra d'optimiser la forme de ce carrefour, afin de lever les doutes évoqués dans le point 4114. Cette étude sera effectuée en intégrant le Canton et la Commune dans les réflexions qui seront effectuées.

- 4115
- la stabilité de la -route et de ses abords (états provisoire et définitif) devra être contrôlée et validée' par un ingénieur géotechnicien. Le rapport sera présenté au SDM et les mesures de stabilisation recommandées mises en œuvre ;

Les requérants prennent note. Ils vont mandater un bureau d'ingénieurs spécialisé afin d'effectuer les contrôles demandés. Les documents élaborés seront présentés au SDM.

- 4116
- tous travaux sur la route cantonale ou ses- abords directs devront être présentés et validés par le SDM. Cette dernière devra rester en tout temps sécurisée et ouverte au trafic routier ;

Les requérants prennent note. Un planning des travaux, ainsi que les plans d'exécution seront présentés au SDM pour validation.

- 4117
- en accord avec l'art. 159 LR, les dommages éventuels ainsi que les frais de réparation ou de nettoyage sont à la charge du requérant.

Les requérants prennent note.

Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey – Dossier PAP – Prise de position des requérants concernant les préavis cantonaux

CCSR

Au Giratoire de Clos-Donroux :

4118

- il manque le signal OSR 4.11 "Emplacement d'un passage pour piétons" au passage piétons sur la Route de Clos-Donroux; .

Les requérants prennent note. Ce point sera corrigé lors de l'élaboration des plans d'exécution.

4119

- il y a lieu de supprimer le signal OSR 4.11 "Emplacement d'un passage pour piétons", côté Aigle, car il n'y a pas de passage piétons;

Les requérants prennent note. Ce point sera corrigé lors de l'élaboration des plans d'exécution.

4120

- il y a lieu d'ajouter le signal OSR 2.01 "Interdiction générale de circuler dans les deux. sens" ainsi que la plaque complémentaire "Riverains autorisés", sur les panneaux OSR 4.54 "Indicateur de direction avancé pour carrefour à sens obligatoire", sur la branche d'accès du Chemin d'Arche.

Les requérants prennent note. Ce point sera corrigé lors de l'élaboration des plans d'exécution.

4121

- La Commune est chargée de faire respecter les conditions du présent préavis.

Les requérants prennent note et feront le nécessaire auprès de la commune afin que cette dernière fasse respecter les conditions de ce préavis.

Martigny, le 30 avril 2018 1

Gilles Genoud

Chef d'arrondissement

Annexe : dossier en retour

4. PREAVIS DE L'OFFICE CANTONAL DU FEU DU 27 AVRIL 2018 (POINTS N°4122 A 4124)

OFFICE CANTONAL DU FEU

Sion, le 27 avril 2018

*Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et
Monthey – pour Transport Publics du Chablais SA*

Commune de : MONTHEY

Dossier SCCM : 2018-10'013

Préavis favorable aux conditions suivantes :

4122

Le concept du bureau BG daté du 19.02.2018 est complet, compréhensible et plausible, celui-ci sera respecté dans l'intégralité.

Les requérants prennent note et informent que le concept sera respecté dans l'intégralité.

4123

Sous réserve de la transmission à l'OCF d'une version du concept signé par le responsable assurance qualité incendie et le propriétaire.

Les requérants prennent note et informent que le concept signé sera transmis en temps opportun.

4124

A la fin des travaux une déclaration de conformité sera remise en bonne et due forme par le biais du chargé de sécurité communal.

Les requérants prennent note et informent que la déclaration de conformité sera transmise à la fin des travaux.