



Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey

Dossier PAP

Prise de position des requérants concernant les préavis
fédéraux

Table des matières

0.	Procédure – préambule	3
1.	Préavis de synthèse de l'office fédéral de la culture du 10 septembre 2018 (Points N°5001 à 5004).....	4
2.	Préavis de synthèse de l'office fédéral de l'environnement du 15 octobre 2018 (Points N°5005 à 5064).....	5
3.	Préavis de synthèse de l'office fédéral de l'OFROU du 20 septembre 2018 (Point N°5065)	23

0. PROCEDURE – PREAMBULE

Légende des couleurs adoptées :

- Texte en noir : texte original
- Texte en vert : réponse du Maître d'ouvrage aux différents préavis
- 5XXX

 : Numérotation adoptée par les TPC pour la correspondance concernant les préavis des services fédéraux. La numérotation de tous les textes concernant ces préavis commence au point 5001 et se termine au point 5065

1. PREAVIS DE SYNTHESE DE L'OFFICE FEDERAL DE LA CULTURE DU 10 SEPTEMBRE 2018 (POINTS N°5001 A 5004)

VS – Colombey-Muraz Monthey – TPC sécurisation du tracé AOMC

Madame,

5001

L'Office fédéral de la culture (OFC) est l'office spécialisé de la Confédération en matière de monuments historiques, d'archéologie et de protection des sites construits. Par courrier du 28 mars 2018, vous avez invité l'OFC à prendre position sur le projet cité en titre, conformément à l'article 62a LOGA. Après examen des documents transmis l'OFC préavise comme suit :

Projet

Le projet consiste à la modification et à la sécurisation du tracé de la ligne AOMC sur le territoire des communes de Collombey-Muraz et de Monthey. Le nouvel tracé longe la ligne de chemin de fer CFF depuis le Corbier jusqu'à la gare de Monthey pour repartir en sens inverse, contourner le centre Manor et franchir la route cantonale avant de rejoindre le tracé à crémaillère existant en direction du Val d'Illeiez.

Mesure de protection

Monthey et Collombey-Muraz ne sont pas inscrits à l'inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse ISOS (OISOS ; SR 451.12).

Les requérants prennent note.

Examen du projet

5002

Les modifications du tracé de la ligne du AOMC entre le Corbier et la gare CFF de Monthey n'a pas d'impacts prépondérant sur le patrimoine bâti.

Les requérants prennent note.

Décision

L'OFC, sur la base des art. 2, art. 3 et art. 6 LPN, **préavise favorablement le projet sous réserve du respect des conditions suivantes :**

5003

- **Etant donné qu'il subsiste toujours des doutes sur la présence de vestiges archéologiques le maître de l'ouvrage avertira le service Archéologique cantonal au minimum un mois à l'avance de la date exacte de tous travaux de creuse dans le sous-sol, ceci afin que cette section puisse en assurer la surveillance archéologique.**

Les requérants acceptent la demande et avertiront le service archéologique cantonal de la date exacte du début des travaux de creuse.

5004

- **Au cas où des vestiges seraient mise au jour, le temps nécessaire sera laissé aux archéologues pour dégager les vestiges et les documenter.**

Si des vestiges seraient mis à jour, une concertation aura lieu entre le Maître de l'ouvrage, les représentants des communes concernées, les services cantonaux et les autorités politiques afin d'examiner la situation et de peser les différents intérêts en présence. Les décisions nécessaires seront prises d'un commun accord.

Nous vous remercions de l'attention accordée à cette prise de position et aux conditions présentées. Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information et vous présentons, Madame, nos salutations les meilleures.

2. PREAVIS DE SYNTHESE DE L'OFFICE FEDERAL DE L'ENVIRONNEMENT DU 15 OCTOBRE 2018 (POINTS N°5005 A 5064)

TPC: Collombey-Muraz - Monthey (VS), sécurisation du tracé AOMC

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir fait parvenir les documents concernant le projet de construction mentionné ci-dessus et nous prenons position comme suit :

1. PROJET ET PROCEDURES

Le projet prévoit le remplacement du tracé du Chemin de fer Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC) actuel par un nouveau tracé en site propre d'environ 4 km de long entre Collombey-Muraz et Monthey. Celui-ci longera la ligne CFF depuis le Corbier jusqu'à la gare CFF de Monthey pour repartir ensuite en sens inverse de manière à contourner le centre commercial Manor en souterrain et franchir ensuite la route cantonale pour rejoindre le tracé AOMC en direction du Val d'Illiez. Cela implique une modification du réseau de chauffage à distance et la création d'une nouvelle piste de mobilité douce en remplacement de celle supprimée par l'emprise du tracé AOMC. Le projet implique également la modification d'installations CFF (lignes de contact, installations de sécurité, câbles).

Le projet prévoit en outre la création d'une nouvelle halte souterraine en tranchée couverte (halte de Corbier), une halte en pleine voie (Monthey-Giovanola), et l'intégration de la gare AOMC à la gare CFF de Monthey (intégration de 4 voies et 3 quais AOMC). Il prévoit aussi la construction d'un bâtiment technique (longueur : 27.10 m, largeur : 5 m, hauteur: 2.5 m), à une vingtaine de mètres de la halte Monthey-Giovanola, dans l'entrevoie.

Le montant du projet est estimé à 150 millions de francs.

Le projet est soumis à une EIE au sens du chiffre 12.2 de l'annexe de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011). Conformément à l'art. 12, al. 2, OEIE, nous évaluons le Rapport d'impact.

Le projet est soumis à la procédure ordinaire d'approbation des plans.

2. BASES D'EVALUATION

Notre prise de position se fonde sur les documents suivants :

- Dossier des TPC « Sécurisation du tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey » de mars 2018
- Préavis du canton du Valais (Service de l'environnement ([SEN], Section études d'impact et constructions) du 26 juillet 2018 incluant les préavis des services spécialisés notamment celui du Service de l'agriculture du 24 juillet 2018
- Préavis de l'OFEV sur le projet « TPC: Collombey-Muraz - Monthey (VS), sécurisation du tracé AOMC, Enquête Préliminaire et Cahier des charges » du 3 mai 2016
- E-mail de M. Pointet (TPC) du 4 octobre 2018

3. EVALUATION

5005

Sauf demande autre ci-après, les mesures prévues dans le dossier des plans (y.c. le Rapport d'impact sur l'environnement [RIE] du 19 février 2018) doivent être mises en œuvre (art. 10c, al. 1, loi sur la protection de l'environnement [LPE ; RS 814.01]).

Les mesures prévues dans le RIE seront mises en place et suivies par le SER. Pour rappel, lors de l'approbation des plans, ces mesures prévues deviennent contraignantes pour l'entreprise ferroviaire qui devra les mettre en œuvre.

3.1 Nature et paysage

5006 A

Le projet ne touche aucun inventaire fédéral des paysages ou des biotopes. Selon le RIE, il ne porte pas non plus atteinte à des biotopes dignes de protection comme ceux visés à l'art. 18, al. 1^{bis}, de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN ; RS 451) ou selon l'ordonnance sur la protection de la nature et du paysage (OPN ; RS 451.1), ni à aucune espèce rare ou protégée. Une grande partie des surfaces touchées sont des prairies de fauche de basse altitude ou des surfaces fortement remaniées par le passé qui ne possèdent plus de végétation. Toutefois, si le RIE mentionne les associations végétales touchées (aucune digne de protection), il ne livre aucune carte de végétation ni de relevé d'espèces. Il est d'usage de fournir cette documentation pour l'évaluation du dossier par l'OFEV. Néanmoins, au vu des photographies du chapitre Paysage et des images satellitaires, les conclusions semblent vraisemblables.

Le RIE mentionne la présence de plusieurs néophytes dans le périmètre : solidage du Canada, Buddleia de David, renouée du Japon. Le projet prévoit des mesures pour éviter leur dissémination et un suivi pendant les 5 ans qui suivent la fin des travaux.

Les ensemencements prévus seront effectués à l'aide de mélange de semences adaptées à la station et d'écotypes indigènes. La création de nouvelles surfaces de prairie extensive est prévue sur les talus ferroviaires.

Au niveau paysager, le projet induira un remaniement du paysage urbain et périurbain. La concentration des infrastructures ferroviaires CFF et AOMC sur un même tracé et une même gare commune est à saluer. Certaines infrastructures traverseront des surfaces agricoles ouvertes. Leur impact paysager peut-être relativisé puisqu'une partie des infrastructures sera souterraine et que l'ensemble des secteurs non construits est dédié à court terme à des projets urbains (nouveaux quartiers par exemple).

Le projet ne prévoit aucune mesure particulière afin d'éviter les risques d'électrocution des oiseaux, bien que la présence de grands rapaces ne puisse être exclue. Le Valais-Chablais fait pourtant partie des régions prioritaires pour l'assainissement des lignes de contact, conformément au projet pilote A8.1 prévu dans le plan d'action de la Stratégie Biodiversité. Il est donc nécessaire de construire les nouvelles lignes de contact et les lignes à renouveler selon la directive « Protection des oiseaux sur les installations de la ligne de contact » (OFT, 2016).

Le RIE ne mentionne pas le sort des surfaces libérées par le démantèlement de la ligne AOMC actuelle. L'OFEV recommande d'affecter ces surfaces à la mobilité douce ou à la nature en ville.

Les surfaces libérées seront affectées soit à la mobilité douce, soit pour des zones natures en ville. Ce point sera traité en coordination avec les communes concernées.

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

Nous préavisons favorablement le projet à la condition suivante :

Demande

5006 B

- [1] Les nouveaux mâts de la ligne de contact doivent être construits de manière à ce que les oiseaux ne courent aucun risque d'électrocution.

Justification : le Valais-Chablais est une région prioritaire pour l'assainissement des lignes de contact (Plan d'action Stratégie Biodiversité). Voir la directive « Protection des oiseaux sur les installations de la ligne de contact » (OFT, 2016). Protection d'espèces animales indigènes selon l'art. 18, al.1, LPN.

Les requérants acceptent la demande et prendront en compte ce point lors de l'élaboration du projet de construction de la LC.

3.2 Eaux de surface, morphologie et faune aquatique

5007

Du point de vue de l'espace réservé aux eaux et à la morphologie la situation n'a pas changée par rapport à la phase de l'enquête préliminaire avec cahier des charges. En conséquence, notre préavis du 3 mai 2016 est encore valable.

Les requérants prennent note.

3.3 Eaux souterraines

5008

Le RIE montre clairement que des travaux auront lieu dans la nappe, cependant les mesures de contrôles (pompages provisoires pendant les travaux ainsi que des dispositifs de by-pass) sont prévus et permettront aux eaux souterraines de garder leur niveau naturel. Une étude géotechnique est en cours de réalisation avec la réalisation de sondages. Les résultats seront intégrés à la modélisation afin d'adapter les mesures si cela est nécessaire.

En ce qui concerne les injections, les TPC (e-mail de M. Pointet du 4 octobre 2018) mentionne qu'il n'est pas possible d'éviter les injections dans la nappe, cependant celles-ci seront limitées autant que possible.

Finalement, M. Pointet ajoute que les exigences demandées dans le préavis de l'OFEV du 4 mai 2016 seront reprises et intégrées comme obligations à respecter par l'entreprise.

Le projet peut être autorisé du point de vue de la protection des eaux souterraines.

Les requérants prennent bonne note.

3.4 Evacuation des eaux

Le concept d'évacuation des eaux (pièce 5.2.5 et annexe 8 du RIE pièce 16.1) prévoit l'infiltration des eaux des plateformes ferroviaires dans des tranchées drainantes de type 3b pour environs un tiers du tracé en pleine voie. Pour les deux tiers restants (y compris les zones de gare), il est prévu d'évacuer les eaux au moyen de tranchées imperméables de type 4b et de les infiltrer dans des bassins d'infiltration construits à cet effet. Seules les eaux à évacuer de quelques dizaines de mètres de voie seront infiltrées à travers le talus végétalisé.

Selon l'art. 7 de la loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux ; SR 814.20), les eaux polluées doivent être traitées et les eaux non polluées doivent être évacuées par infiltration. Si les conditions locales ne permettent pas l'infiltration, ces eaux peuvent être déversées dans des eaux superficielles avec des mesures de rétention. Afin d'aider les propriétaires d'installations ferroviaires et leur mandataires, l'OFT et l'OFEV ont élaboré conjointement la directive « Évacuation des eaux des installations ferroviaires » (révisée en 2018).

Bien que cette directive ne soit pas mentionnée dans le chap. 3 du Rapport technique général (pièce 3), les profils types du concept d'évacuation des eaux (pièce 5.2.5) et l'évaluation des classes de pollution correspondent à la réglementation. Cependant, cette directive prévoit prioritairement une infiltration dans les talus ou fossés végétalisés (fig. 3.2, p. 14 de la Directive « Évacuation des eaux des installations ferroviaires »). Le rapport ne donne pas les raisons pour lesquelles ce type d'aménagement n'est pas réalisé sur davantage de linéaire de voie.

Par ailleurs, aucune indication n'est donnée pour les bassins d'infiltration. La directive susmentionnée indique au chapitre 3.1.6 que ces bassins doivent être conçus de façon la plus naturelle possible afin de permettre une infiltration à travers une couche de sol végétalisée et biologiquement active.

Concernant la phase de réalisation, le dossier mentionne à juste titre la norme SN/SIA 509 431 « Evacuation et traitement des eaux de chantier ». Nous attirons l'attention du requérant au fait que cette norme est en révision, et que les éventuelles prescriptions devront être respectées.

Demandes

5009

- [2] Avant la décision d'approbation des plans, le concept d'évacuation des eaux doit être adapté afin de respecter les indications de la directive « Evacuation des eaux des installations ferroviaires » (OFT-OFEV, 2018). Les précisions et argumentations nécessaires doivent être détaillées dans la documentation et transmis à l'OFT pour évaluation par l'OFEV.

Le concept d'évacuation des eaux sera adapté et complété dans le courant de l'année 2019, puis transmis à l'OFT pour évaluation par l'OFEV.

5010

- [3] En phase de réalisation, les prescriptions de la norme SN/SIA 509 431 « Evacuation et traitement des eaux de chantier » révisée doivent être respectées. La planification de l'évacuation des eaux de chantier doit être transmise au SEN du canton du Valais pour approbation avant la conclusion des contrats d'entreprises.

La norme SN/SIA 509 431 révisée sera respectée. Le concept et le rapport concernant le traitement et l'évacuation des eaux de chantier seront soumis au SEN du canton du Valais avant la conclusion des contrats d'entreprises.

3.5 Sol

Le RIE traite de manière correcte et suffisante le domaine de la protection des sols. Les mesures préconisées (mesures 28 à 37) sont appropriées et répondent aux exigences. Il y a lieu de tenir compte de la demande du préavis cantonal du Service de l'agriculture du 24 juillet 2018 (page 1) qui précise que la coordination avec le Service d'agriculture devra avoir lieu avant le début des travaux. En raison de l'étendue des surfaces de sol touchée, qui excède 5'000 m² de sols au sens de l'ordonnance sur les atteintes portées aux sols (OSol ; RS 814.12), un spécialiste de la protection des sols doit établir le concept de valorisation des matériaux terreux et assurer le suivi des travaux pendant la phase de chantier, de remise en culture et de restitution.

Demandes

5011

- [4] Une personne spécialisée en protection des sols sur les chantiers doit établir le concept de gestion des sols, définir les mesures de protection et suivre toutes les phases des travaux de chantier (par exemple de la liste des SPSC reconnus qui se trouve sur le site <http://www.soil.ch/cms/fr/protection-des-sols-sur-les-chantiers/liste-spsc>)
Justification : art. 6 et 7, OSol ; VSS SN 640 581 Terrassement, sol. Protection des sols et construction (VSS 2017); Aide à l'exécution « Construire en préservant les sols » (OFEV 2001).

Les requérants acceptent la demande et établiront un concept de gestion des sols afin de définir les mesures de protection et d'effectuer le suivi du chantier. Une personne spécialisée dans ce domaine sera désignée pour piloter ces aspects. Ces prestations seront intégrées dans le mandat du SER.

5012

- [5] Les demandes 36 et 37 émises dans le préavis cantonal du SEN du 26 juillet 2018 (p. 13) doivent être mises en œuvre. La coordination avec le Service d'agriculture doit avoir lieu avant le début des travaux.
Justification: art. 6, 7 et 12 OSol ; VSS SN 640 582 et 583.

La demande 36 évoquée dans le préavis cantonal (point 4092 selon numérotation TPC) sera prise en considération pour la gestion des matériaux du projet.

La demande 37 évoquée dans le préavis cantonal (point 4093 selon numérotation TPC) sera prise en considération dans l'organisation des travaux.

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

3.6 Sites contaminés

Le projet prévoit des travaux d'excavation conséquents sur la parcelle n° 3918 (E-6153-075-00) afin de réaliser la tranchée ouverte. Le site est classifié comme ne nécessitant ni de surveillance ni d'assainissement.

Demande

5013

- [6] Les demandes 38 – 41 émises dans le préavis cantonal du SEN du 26 juillet 2018 (p. 14) doivent être mise en œuvre.

La demande 38 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4098 selon numérotation TPC. *L'organisation et le phasage des travaux permettront d'effectuer un assainissement ultérieur de ce site.*

La demande 39 évoquée dans le préavis cantonal (point 4099 selon numérotation TPC) a déjà été prise en compte dans le cadre du projet mis à l'enquête publique. 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.

La demande 40 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4100 selon numérotation TPC. Les mesures techniques adéquates garantissant une prise en compte des contraintes liées à la pollution seront intégrées aux documents de soumission. Le concept de gestion des déchets sera adapté en conséquence.

La demande 41 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4101 selon numérotation TPC. Le SER s'adjoindra les services d'un spécialiste en matière de site pollué. Un rapport sera établi et joint au rapport final du SER.

3.7 Déchets

5014

Selon le Rapport technique de gestion et valorisation des matériaux d'excavation annexé au RIE, le projet produira environ 106'000 m³ de matériaux d'excavation, dont plus de la moitié seront valorisés conformément à leur qualité géomécanique. Les matériaux de qualité moindre sont destinés à être mis en décharge. Les sondages géotechniques préliminaires n'ont pas mis en évidence la présence de matériaux pollués. En revanche, selon le RIE, la démolition de certains bâtiments engendrera une grande quantité de déchets présentant de l'amiante. La présence d'autre polluants n'est pas exclue.

Nous approuvons les mesures 42 à 45 concernant le domaine des déchets. Nous rappelons que les matériaux d'excavation doivent être valorisés conformément à l'art. 19 de l'ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED ; RS 814.600).

Les requérants prennent note de l'approbation des mesures 42 à 45 du RIE par l'OFEV.

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

Demande

- 5015** [7] Les demandes 34 et 35 émises dans le préavis cantonal du SEN du 26 juillet 2018 (p. 12) doivent être mise en œuvre.

La demande 34 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4087 selon numérotation TPC. Deux rapports ont été établis 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.

La demande 35 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4088 selon numérotation TPC. 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.

3.8 Air

- 5016** Le projet est compatible avec la législation relative à la protection de l'air. Le chantier correspond au niveau B de la directive « Air Chantier » de l'OFEV. Les mesures à appliquer sont énoncées dans le chapitre 6.1 « Tableau de synthèse - mesures air et climat » du RIE.

Préavis cantonal

Nous soutenons les demandes 22 et 24 du préavis cantonal.

La demande 22 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4053 selon numérotation TPC. 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 œuvre. 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).

La demande 24 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4056 selon numérotation TPC. 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.

- 5017** En ce qui concerne l'aération de la gare de Corbier, la ventilation naturelle prévue dans le projet est suffisante vu la faible quantité de polluants atmosphériques causée par les arrêts des trains. Nous ne soutenons donc pas la demande 21.

La demande 21 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4052 selon numérotation TPC.

Les requérants sont d'accord avec la prise de position de l'OFEV. Tous les moyens de traction qui seront utilisés pour le chemin de fer sont 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.

Pour des raisons d'intégration urbaine, les émergences seront limitées à la plus faible hauteur possible, comme indiqué sur les plans.

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

5018

Les mesures énoncées dans le RIE (chapitre 6.1 « Tableau de synthèse - mesures air et climat ») correspondent à la check-list de la demande 23.

La demande 23 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4055 selon numérotation TPC. La directive Air Chantier de l'OFEV sera respectée. Le responsable du suivi environnemental contrôlera son application lors des travaux. A titre de rappel, toutes les mesures prévues dans le RIE deviendront contraignantes pour les TPC par l'approbation des plans de l'OFT.

5019

Les demandes 25 et 26 correspondent aux exigences de l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair ; RS 814.318.142.1) qui doivent être respectées. Des obligations spécifiques ne sont pas nécessaires.

La demande 25 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4057 selon numérotation TPC. Pour des machines d'une puissance de 37 KW et plus, il sera demandé aux entreprises de n'utiliser que des machines munies de filtre à particules. Le mandataire qui sera chargé du suivi environnemental contrôlera le respect de ce point sur le chantier.

La demande 26 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4058 selon numérotation TPC. Le mandataire qui sera chargé du suivi environnemental contrôlera le respect de ce point sur le chantier.

5020

La demande 27 dépasse les exigences à titre préventif. Des limites renforcées concernant les transports doivent être édictées dans le cadre d'un plan de mesures, conformément aux art. 31 à 34 OPair (art. 19 OPair).

La demande 27 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4059 selon numérotation TPC. 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). Elles seront minimisées en fonction de l'état de la technique, notamment l'évolution des normes Euro.

5021

La demande 28 exige que les émissions soient estimées sur la base des quantités de matériaux déplacés et des heures d'exploitation des engins de chantier. Compte tenu de la taille du chantier et des travaux prévus, le calcul de ces émissions ne nous semble pas nécessaire.

La demande 28 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4062 selon numérotation TPC. Les requérants sont soucieux des aspects écologiques, et feront en sorte que la consommation d'énergie et les émissions polluantes soient réduites au minimum. Les requérants se rallient à l'avis de l'OFEV et ne jugent pas opportun d'effectuer le calcul de ces émissions.

Demande

5022

[8] Les demandes 22 et 24 émises dans le préavis cantonal du SEN du 26 juillet 2018 (p. 8 et 9) doivent être respectées.

La demande 22 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4053 selon numérotation TPC.

La demande 24 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4056 selon numérotation TPC.

Les requérants acceptent la demande de l'OFEV et respecteront les deux demandes cantonales.

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

3.9 Bruit

Phase de réalisation

L'évaluation du bruit de chantier incluse dans le RIE concerne uniquement la construction de la nouvelle route cantonale RC 112 (voir ch. 5 de l'annexe « Rapport bruit », Transportplan, janvier 2018). Une évaluation complète selon la directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV (DBC) doit être réalisée pour tout le chantier (nouvelle ligne ferroviaire et nouvelle route).

Demande

5023

[9] Le requérant doit présenter l'évaluation du bruit de chantier selon la DBC de l'OFEV pour tout le chantier (construction de la ligne AOMC et de la route RC 112). Ce complément doit être transmis avant la décision d'approbation des plans à l'OFT pour évaluation par l'OFEV.

Justification: art. 6 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41) et DBC de l'OFEV. Une évaluation complète du bruit pendant la phase de construction manque.

Un complément concernant l'évaluation complète du bruit de chantier pendant la phase de construction selon la DBC de l'OFEV pour tout le chantier (construction de la ligne AOMC et de la route RC 112) est en cours d'établissement. Il sera transmis au printemps 2019 à l'OFT pour évaluation par l'OFEV.

Phase d'exploitation

5024

Bruit de circulation des trains

La ligne AOMC est une installation au sens de l'art. 7, al. 7, LPE et de l'art. 2 OPB. Les immissions de bruit sont à déterminer et évaluer selon l'annexe 4 OPB.

Les requérants prennent note

5025

Sur la base du droit sur le bruit, le requérant classe le nouveau trajet de la ligne AOMC en tant que nouvelle installation. Nous acceptons cette classification. De plus, les immissions des deux lignes ferroviaires AOMC et CFF ont été évaluées conjointement par rapport au respect des valeurs limites d'exposition au bruit (VLI). Nous sommes d'accord avec cette démarche.

Les requérants prennent note

5026

Sur la base de l'analyse effectuée, les immissions de la nouvelle ligne respectent les valeurs de planification (VP), et les immissions conjointes des deux lignes respectent les VLI.

Les requérants prennent note

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

Immissions de la nouvelle ligne AOMC

5027

La détermination des émissions n'est pas très claire et probablement pas correcte. En effet, selon les annexes 1A – 1D, les émissions semblent avoir été déterminées séparément pour la ligne AOMC en direction de Champéry et pour la ligne AOMC en direction d'Aigle pour tout le périmètre du projet. Entre la gare de Monthey et la halte de Monthey-Giovanola, la ligne est à considérer comme une seule ligne, car les voies sont parallèles et proches. Par conséquent, il faut déterminer une seule valeur d'émissions pour tout le trafic AOMC (K1 change par rapport à la détermination dans du bruit dans le RIE) .

Les requérants prennent note. Un nouveau calcul est en cours et cette problématique fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à l'OFT dans le courant du printemps 2019. Ce rapport intégrera également les éléments évoqués dans les points ci-dessous.

5028

À partir de la halte de Monthey-Giovanola (Pkm 1.55/3.15 env.), l'évaluation séparée pour les deux lignes est correcte. A partir du point où la nouvelle ligne entre dans le tracé existant (env. au Pkm 3.82 en direction de Champéry et au Pkm 0.1 en direction d'Aigle), les VLI sont à respecter (installation existante) : les immissions au droit des récepteurs R8, R11 et R12 doivent par conséquent respecter les VLI et non pas les VP (tab. 3 de l'étude Tansportplan à corriger).

Les requérants prennent note. Les corrections demandées seront intégrées dans le nouveau rapport qui est en cours d'élaboration (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

5029

Une évaluation du bruit dans le secteur Montagnier manque également.

Les requérants prennent note. Le complément demandé sera intégré dans le nouveau rapport qui est en cours d'élaboration (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

5030

Une nouvelle détermination des immissions doit être établie en tenant compte des points cités ci-dessus.

Les requérants prennent note. Les compléments demandés seront intégrés dans le nouveau rapport qui est en cours d'élaboration (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

Immissions conjointes de la nouvelle ligne AOMC et de la ligne CFF

5031

La détermination des émissions n'est pas très claire et probablement pas correcte. Les mêmes considérations formulées pour la nouvelle ligne AOMC sont valables. Ceci signifie que pour les trois voies parallèles entre le Pkm 2.2 et 1.55/3.15, une seule valeur d'émissions doit être déterminée. A partir du Pkm 1.55 jusqu'au Pkm 0.955, les émissions doivent être déterminées sur la base du trafic total (ligne CFF + nouvelle ligne AOMC) en direction d'Aigle.

Les requérants prennent note. Un nouveau calcul est en cours et cette problématique fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à l'OFT dans le courant du printemps 2019 (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

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

5032

Une nouvelle détermination des immissions doit être établie en tenant compte des points cités ci-dessus.

Les requérants prennent note. Un nouveau calcul est en cours et cette problématique fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à l'OFT dans le courant du printemps 2019 (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

Bâtiment technique

5033

Le futur bâtiment présentera un local de ventilation avec une prise d'air en façade. Il n'est pas clair si d'autres installations de climatisation avec des prises externes sont prévues. Ce point doit être éclairci. Une évaluation du bruit manque et doit être réalisée.

Ce point fera l'objet d'un complément qui sera intégré dans le rapport mentionné au point 5027 ci-dessus.

Nouvelle route cantonale RC 112

5034

La conclusion de l'étude de Transportplan n'est pas très claire. En effet, l'analyse est indiquée comme une première estimation. De plus, l'étude conclut que la vérification du respect des exigences légales devra être effectuée au moment de l'élaboration du projet définitif de l'axe et que les allègements devront être établis au moment de la mise à l'enquête publique du projet. Ce point doit être éclairci.

L'évaluation effectuée à ce stade du projet n'est pas complète. Il manque notamment :

1. La détermination détaillée des émissions;

Les requérants prennent note. Des éclaircissements et compléments sont en cours d'étude, et cette problématique fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à l'OFT dans le courant du printemps 2019 (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

5035

2. Les demandes d'allègement avec leur motivation selon OPB / LPE (motivation de la charge disproportionnée de mesures envisageables);

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 le SEN a également évoqué cette problématique, en particulier dans le point No 4072 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.

Ce rapport sera transmis à l'OFT dans le courant du printemps 2019 (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

5036

3. Les annexes citées dans l'étude (p. ex. l'annexe 3 avec des courbes isophones) ;

Les requérants prennent note. Des éclaircissements et compléments sont en cours d'étude, et cette problématique fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à l'OFT dans le courant du printemps 2019 (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

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

5037

4. L'évaluation de l'effet du projet sur les émissions de bruit des routes environnantes (respect de l'art. 9 OPB);

Les requérants prennent note. Des éclaircissements et compléments sont en cours d'étude, et cette problématique fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à l'OFT dans le courant du printemps 2019 (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

5038

5. Le choix définitif des mesures à prendre ;

Les requérants prennent note. Des éclaircissements et compléments sont en cours d'étude, et cette problématique fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à l'OFT dans le courant du printemps 2019 (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

5039

6. Des indications par rapport à la qualité acoustique des EAB (écran antibruit) manquent. En particulier, il n'est pas spécifié si elles sont phonoabsorbantes du côté route. Cette mesure est nécessaire pour éviter l'effet de réflexion du bruit vers les parcelles adjacentes: par conséquent ce point doit être précisé.

Les requérants prennent note. Des éclaircissements et compléments sont en cours d'étude, et cette problématique fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à l'OFT dans le courant du printemps 2019 (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

5040

L'évaluation du bruit routier doit être améliorée ou complétée par rapport aux points ci-dessus.

Les requérants prennent note. L'évaluation du bruit routier sera réévaluée en tenant compte des remarques formulées par l'OFEV ci-dessus. Cette problématique fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à l'OFT dans le courant du printemps 2019 (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

5041

Les corrections des émissions considérées pour les revêtements SDA et pour la traversée des giratoires sont plausibles et acceptables.

Nous approuvons la pose d'un revêtement phonoabsorbant sur les murs de soutènement aux deux extrémités et à l'intérieur du passage sous voies (voir point 4.2 du « Rapport bruit, Route RC112 », Transportplan, janvier 2018, annexe au RIE). Selon les profils en travers, un tel revêtement n'est prévu qu'entre le giratoire « Chemin des Dailles » et le futur PI sous la nouvelle ligne (profils n° 9 et 10). Ce point est aussi à éclaircir.

Les requérants prennent note. Des éclaircissements et compléments sont en cours d'étude, et cette problématique fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à l'OFT dans le courant du printemps 2019 (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

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

Préavis du canton

5042

Le canton du Valais formule des demandes concernant le bruit.

Nous soutenons la demande 31 concernant la présentation d'une étude sur la faisabilité de la pose de parois antibruit plus performantes le long de la nouvelle route (EAB avec couronnement en casquette).

Les requérants prennent note. La demande 31 du canton porte le No TPC No 4076. Une étude complémentaire est en cours d'étude, et cette problématique fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à l'OFT dans le courant du printemps 2019 (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

5043

La demande 32 (présentation des demandes d'allègements pour la nouvelle route) correspond à une de nos demandes concernant les compléments et les clarifications à envoyer par rapport à l'étude sur le bruit routier.

Les requérants prennent note. La demande 32 du canton porte le No TPC No 4077. Ces demandes d'allègement sont en cours de préparation. Voir également réponse au point No 5035 ci-dessus.

5044

Les autres demandes cantonales 29, 30 et 33 ne sont pas nécessaires ; s'agissant de points prévus dans le RIE, dont toutes les mesures prévues sont à respecter lorsque la décision d'approbation des plans est rendue (cf. chap. 3 'Evaluation').

La demande 29 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4074 selon numérotation TPC. Les requérants sont d'accord avec la prise de position de l'OFEV et considèrent donc que cette mesure n'est pas nécessaire.

La demande 30 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4075 selon numérotation TPC. Les requérants sont d'accord avec la prise de position de l'OFEV et considèrent donc que cette mesure n'est pas nécessaire.

La demande 33 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4078 selon numérotation TPC. Les requérants sont d'accord avec la prise de position de l'OFEV et considèrent donc que cette mesure n'est pas nécessaire.

Demandes

5045

[10] La demande 31 du préavis cantonal du SEN du 26 juillet 2018 (p. 10) doit être respectée et mise en œuvre.

La demande 31 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4076 selon numérotation TPC. Cette demande sera respectée et mise en œuvre.

5046

[11] En tenant compte de nos remarques, le requérant est tenu à établir une nouvelle évaluation du bruit de circulation tant pour la nouvelle ligne AOMC (respect de l'art. 7 OPB) que pour la ligne AOMC conjointement avec la ligne CFF (respect de l'art. 8 OPB). La nouvelle étude acoustique doit être envoyée avant la décision d'approbation des plans à l'OFT pour évaluation par l'OFEV. *Justification: Voir nos remarques au chapitre « Bruit, Phase d'exploitation ».*

Une nouvelle étude acoustique sera élaborée et fournie à l'OFT qui la transmettra pour évaluation à l'OFEV.

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

5047

- [12] Le requérant doit fournir l'évaluation du bruit du bâtiment technique en phase d'exploitation (prise d'air, év. autres installations bruyantes) selon l'annexe 6 OPB. Ce complément doit être envoyé avant la décision d'approbation des plans à l'OFT pour évaluation par l'OFEV.

Justification: Une évaluation du bruit du futur bâtiment technique manque dans le dossier.

Une nouvelle étude concernant l'évaluation du bruit du bâtiment technique sera élaborée et fournie à l'OFT qui la transmettra pour évaluation à l'OFEV.

5048

- [13] Le requérant doit compléter et préciser l'évaluation acoustique de la nouvelle route RC 112 sur la base du trajet définitif de la route en tenant compte des points de 1 à 4 indiqués dans notre chapitre ci-dessus « Bruit, Phase d'exploitation ». Ce complément doit être transmis avant la décision d'approbation des plans à l'OFT pour évaluation par l'OFEV.

Justification: Voir nos remarques au chapitre « Bruit, Phase d'exploitation ».

Une nouvelle étude concernant l'évaluation acoustique de la nouvelle route RC 112 sera élaborée et fournie à l'OFT qui la transmettra pour évaluation à l'OFEV.

5049

- [14] Le requérant doit compléter ou préciser l'évaluation acoustique de la nouvelle route RC 112 sur la base du trajet définitif de la route par rapport aux mesures à prendre. Il doit :

- tenir compte des points 5 et 6 indiqués dans notre chapitre ci-dessus « Bruit, Phase d'exploitation »,

Le document demandé sera élaboré et fourni à l'OFT qui le transmettra pour évaluation à l'OFEV.

5050

- définir l'extension exacte du revêtement phonoabsorbant posé sur les murs de soutènement du nouveau passage sous voies,

Une nouvelle étude concernant les problématiques mentionnées sera élaborée et fournie à l'OFT qui la transmettra pour évaluation à l'OFEV.

5051

- vérifier la faisabilité de la pose de parois antibruit plus performantes le long de la nouvelle route (EAB avec couronnement en casquette), selon la demande [31] formulée par le canton.

Voir nos réponses sous points No 5039 et 5042 ci-dessus.

5052

Le requérant doit transmettre ce complément avant la décision d'approbation des plans à l'OFT pour évaluation par l'OFEV.

Justification: Voir nos remarques aux chapitres « Bruit, Phase d'exploitation » et « Préavis du canton ».

Les requérants prennent note de ce point, et feront le nécessaire afin que ces compléments parviennent au plus vite à l'OFT.

3.10 Vibrations

Phase de réalisation

5053

Dans le RIE, il n'y a aucune indication concernant les vibrations et le bruit solarien pendant la phase de réalisation. De possibles conflits ne pouvant pas être exclus (construction de tranchées couvertes, d'un PI routier et d'une halte souterraine), nous ne sommes pas en mesure de juger la situation de façon définitive. Pour évaluer l'effet des vibrations sur les personnes, la norme DIN 4150-2 « Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkung auf Menschen in Gebäuden » doit être appliquée. En particulier doivent être respectées les valeurs de référence selon le tableau 2 « Anhaltswerte A für Erschütterungseinwirkungen durch Baumassnahmen ausser Sprengungen (valeurs de référence A pour l'effet des vibrations suite aux travaux de construction, sauf pour les explosions) » (voir aussi le paragraphe 6.5.4. de la norme).

Effectivement, la question n'a pas été traitée dans le RIE. Une des sources de vibrations durant le chantier sera liée à la mise en place et à l'extraction des palplanches. La méthode d'exécution retenue pour ces travaux spéciaux dépendra du type d'engins qui sera utilisé par les entreprises, ainsi qu'au nombre d'engins qui travailleront de façon simultanée. Ces éléments ne sont pas connus aujourd'hui, et ne le seront que lorsque les travaux de génie civil auront été adjugés.

Nous sommes en train de préparer les soumissions de génie civil, et avons intégré dans les textes des appels d'offres un chapitre « environnement » dans lequel nous demandons aux entreprises de respecter le cadre législatif, et en particulier la norme DIN 4150-2.

Phase d'exploitation

5054

L'évaluation présentée dans le RIE n'est pas complète ni actualisée pour le projet en publication. Elle date en effet de 2016 et montre une étude de variantes (projet en viaduc / en tranchée couverte) se basant sur le trafic actuel, et en tenant compte seulement du trafic sur la ligne qui monte vers Champéry. De plus, la ligne est considérée comme existante et la future ligne en direction d'Aigle n'a pas été considérée. Par conséquent l'évaluation pour les bâtiments situés entre la gare de Monthey et la future halte de Monthey-Giovanola n'est pas correcte.

Les requérants prennent note. Une actualisation complète de l'évaluation présentée dans le RIE est en cours. Cette problématique fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à l'OFT dans le courant du printemps 2019 (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

5055

De plus, l'interprétation par rapport aux valeurs limites de la directive pour l'évaluation des vibrations et du bruit solarien des installations de transport sur rails (EVBSR) pour le son solarien rayonné n'est pas correcte. En effet, les valeurs limites selon l'EVBSR indiquées dans les figures 5.1d et 5.1e à la page 11 du rapport Ziegler n° 2367-1 (annexe du RIE) ne sont pas correctes (elles devraient être de 40 et 45 pour le jour, 30 et 35 pour la nuit).

Ce point sera intégré et pris en compte dans le nouveau rapport qui est en cours de rédaction (voir point 5054 ci-dessus).

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

Une nouvelle évaluation doit être établie en tenant compte des points suivants :

5056

- L'installation est à considérer comme nouvelle entre la gare de Monthey et les points, où elle se raccorde à la ligne existante (Pkm 100.0 en direction de Aigle et Pkm 3.82 en direction de Champéry)

Ce point sera intégré et pris en compte dans le nouveau rapport qui est en cours de rédaction (voir point 5054 ci-dessus).

5057

- Le tracé existant des lignes AOMC est aussi à évaluer (augmentation du trafic)

Ce point sera intégré et pris en compte dans le nouveau rapport qui est en cours de rédaction (voir point 5054 ci-dessus).

5058

- Le trafic futur doit être pris en compte

Ce point sera intégré et pris en compte dans le nouveau rapport qui est en cours de rédaction (voir point 5054 ci-dessus).

5059

- Le nouveau tracé longe la ligne existante des CFF sur une longueur d'environ 1.7 km. Une évaluation conjointe des immissions dues aux deux lignes par rapport au respect des valeurs selon l'EVBSR doit aussi être effectuée.

Ce point sera intégré et pris en compte dans le nouveau rapport qui est en cours de rédaction (voir point 5054 ci-dessus).

Demandes

5060

- [15] Le requérant doit transmettre avant la décision d'approbation des plans l'évaluation des effets des vibrations et du son solidien rayonné pendant la phase de réalisation à l'OFT, pour évaluation par l'OFEV.

Justification: l'évaluation manque dans le RIE.

Les requérants prennent note. Cette problématique fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à l'OFT dans le courant du printemps 2019 (voir réponse au point 5054 ci-dessus).

5061

- [16] Le requérant doit établir une nouvelle évaluation pour les vibrations et le son solidien rayonné en phase d'exploitation en tenant compte des points indiqués dans notre chapitre ci-dessus « Vibrations et son solidien rayonné, Phase d'exploitation ». Cette nouvelle étude doit être transmise avant la décision d'approbation des plans à l'OFT pour évaluation par l'OFEV.

Justification: Voir nos remarques au chapitre « Vibrations et son solidien rayonné, Phase d'exploitation ».

Les requérants prennent note. Une actualisation complète de l'évaluation présentée dans le RIE est en cours. Cette problématique fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à l'OFT dans le courant du printemps 2019 (voir réponse au point 5027 ci-dessus).

Oppositions

5062

Les oppositions concernent tant le bruit que les vibrations lors de la phase de chantier et lors de la phase d'exploitation. Suite aux nombreux compléments requis dans tous les domaines intéressés par les oppositions, nous prendrons position seulement après avoir reçu les compléments demandés.

Les requérants prennent note.

3.11 Dangers naturels

5063

Le projet touche la zone d'inondation d'intensité moyenne (trémie) et la zone d'inondation d'intensité forte (halle souterraine de Corbier) pour des crues rares du Rhône (crue centennale). De plus le secteur de la gare CFF se situe en zone de danger résiduel en lien avec la Vièze.

Dans son préavis du 26 juillet 2018, le canton de Valais fait des commentaires au sujet des dangers liés aux crues.

Nous soutenons les demandes au titre des dangers naturels du préavis cantonal.

Les requérants prennent note.

Demande

5064

[17] Les demandes 7 – 11 émises dans le préavis cantonal du SEN du 26 juillet 2018 (p. 4) doivent être respectées.

La demande 7 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4014 selon numérotation TPC. Cette demande est acceptée et les mesures prévues dans le dossier PAP seront réalisées.

La demande 8 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4015 selon numérotation TPC. Les considérations mentionnées dans ce préavis cantonal ont déjà été prises en compte au niveau de l'élaboration du dossier de mise à l'enquête. A titre de rappel, les mesures prévues dans le dossier PAP deviendront contraignantes pour les TPC par l'approbation des plans par l'OFT.

La demande 9 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4016 selon numérotation TPC. Un plan d'intervention sera élaboré avec la commune le moment venu.

Les requérants prennent note de la demande 10 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4017 selon numérotation TPC 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.

La demande 11 évoquée dans le préavis cantonal correspond au point 4019 selon numérotation TPC. 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.

4. CONCLUSION

5065

Nous vous prions de bien vouloir nous transmettre avant la décision d'approbation des plans les compléments requis dans nos demandes [2], [9] et [11-16], de tenir compte de nos remarques et de nos demandes lors de votre prise de décision et de nous faire part de celle-ci par courrier électronique (adresse e-mail: uvp@bafu.admin.ch).

La demande 2 évoquée dans le préavis fédéral correspond au point 5009 selon numérotation TPC.

La demande 9 évoquée dans le préavis fédéral correspond au point 5023 selon numérotation TPC.

La demande 11 évoquée dans le préavis fédéral correspond au point 5046 selon numérotation TPC.

La demande 12 évoquée dans le préavis fédéral correspond au point 5047 selon numérotation TPC.

La demande 13 évoquée dans le préavis fédéral correspond au point 5048 selon numérotation TPC.

La demande 14 évoquée dans le préavis fédéral correspond aux points 5049, 5050, 5051 et 5052 selon numérotation TPC.

La demande 15 évoquée dans le préavis fédéral correspond au point 5060 selon numérotation TPC.

La demande 16 évoquée dans le préavis fédéral correspond au point 5061 selon numérotation TPC.

Les requérants prennent note et transmettront les documents nécessaires dans les meilleurs délais.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

**3. PREAVIS DE SYNTHÈSE DE L'OFFICE FÉDÉRAL DE L'OFROU DU
20 SEPTEMBRE 2018 (POINT N°5065)**

Objet: 2017/0370: Transports Publics du Chablais SA - Projet de sécurisation du tracé
AOMC; Stellungnahme ASTRA Langsamverkehr

Indicateur de suivi: Assurer un suivi

État de l'indicateur: Terminé

5066

Sehr geehrte Frau Goumaz

Sie haben uns mit Schreiben vom 28.3.2018 und 7.8.2018 obengenanntes Projekt zu Stellungnahme geschickt.

Aus Sicht Langsamverkehr und historische Verkehrswege haben wir **keine Bemerkungen zum Projekt**.

Ich bitte Sie, unsere verzögerte Stellungnahme zu entschuldigen. Die Planunterlagen schicke ich Ihnen mit interner Post zurück.

Freundliche Grüsse

Urs Walter

Fachverantwortlicher Veloverkehr

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze
Langsamverkehr und historische Verkehrswege
Veloverkehr

Postadresse: 3003 Bern, Standortadresse: Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen

Tel +41 58 463 42 86

Fax +41 58 463 23 03

urs.walter@astra.admin.ch

www.astra.admin.ch

Les requérants prennent note.