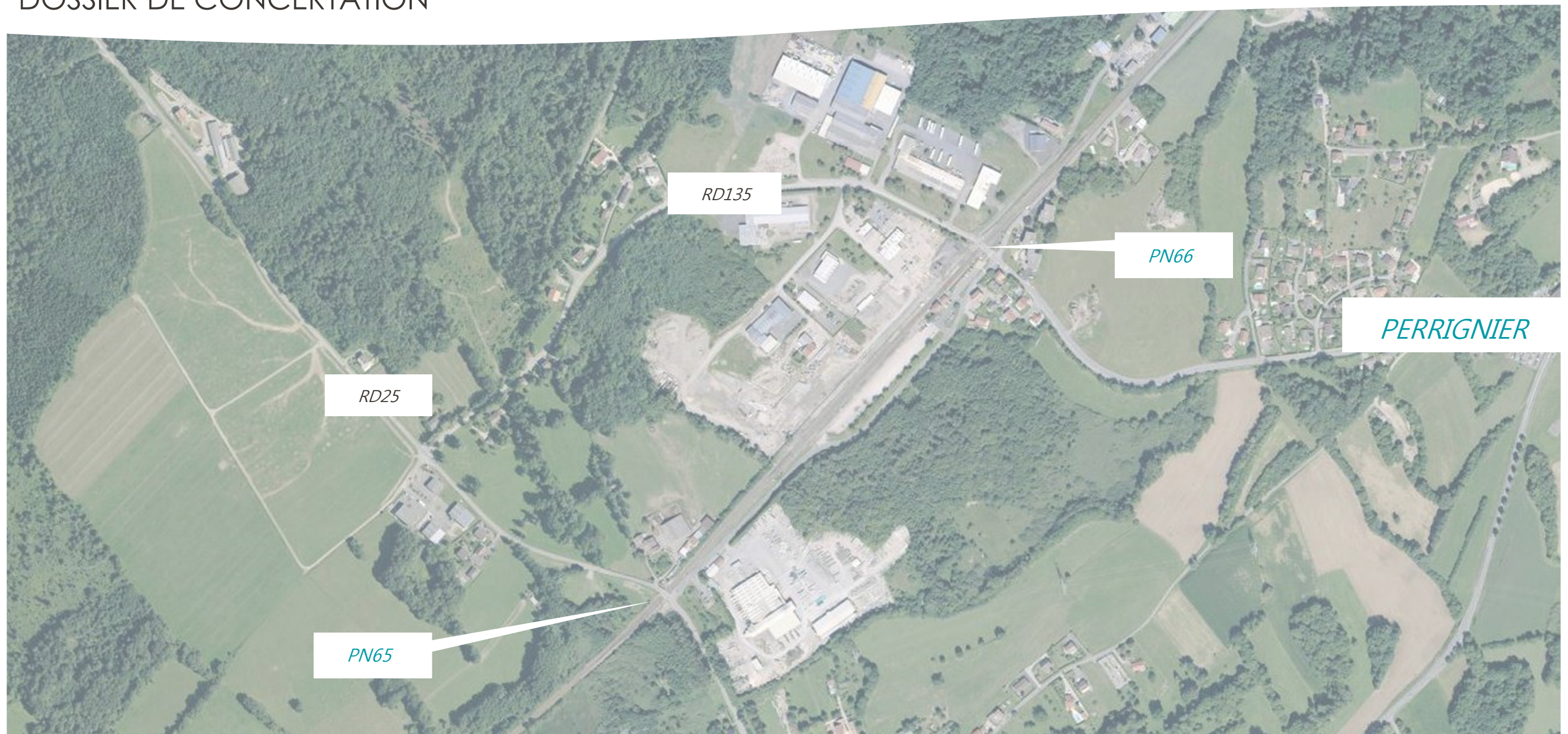


SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU N°65 et 66 DANS LE CADRE DE LA MODIFICATION DES ROUTES DEPARTEMENTALES 25 ET 135

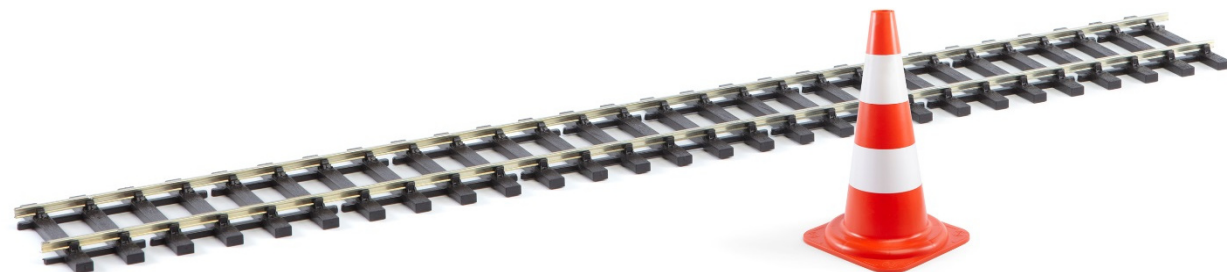
DOSSIER DE CONCERTATION



PERRIGNIER - CONCERTATION AU TITRE DE L'ARTICLE L.103-2 DU CODE DE L'URBANISME DU 12 SEPTEMBRE AU 1^{er} OCTOBRE 2016

SOMMAIRE

- PREAMBULE
- LES ENJEUX
- LE PROJET DANS SON CONTEXTE
- LES SOLUTIONS ENVISAGEES
- LES MODALITES DE CONCERTATION
- LE PLANNING PREVISIONNEL
- LE LEXIQUE



PREAMBULE

Cette concertation, organisée par SNCF RESEAU Direction Territoriale Auvergne Rhône-Alpes en collaboration avec le Département de Haute-Savoie, a pour objet la suppression des passages à niveau n°65 et 66 sur la ligne ferroviaire reliant Annemasse à Evian, aux abords de la gare de Perrignier.



Dans le cadre de la concertation publique sur le projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains, et suite à la saisine de SNCF RESEAU, le comité de pilotage du désenclavement du Chablais du 29 mars 2016 présidé par le préfet de département, associant l'Etat et le Département de Haute-Savoie, a acté le principe de la suppression du passage à niveau 65 et de la dénivellation du passage à niveau 66.

Organisée conformément aux attendus légaux (articles L 103-2 à L103-6 et R 103-1 à R 103-3 du Code de l'Urbanisme), la présente concertation vise à exposer au public (habitants, riverains, entreprises, associations et élus) le projet et les modalités de concertation mises en place par le maître d'ouvrage.

Elle se déroule à Perrignier, en mairie et au siège de la Communauté de Communes des Collines du Léman, du 12/09 au 1/10/2016.

À l'issue de cette concertation, les éléments recueillis seront examinés et synthétisés par SNCF RESEAU. Ce bilan permettra d'affiner la conception du projet, d'enrichir les résultats des études et de définir la position du maître d'ouvrage avant de préparer l'Enquête Publique. Celle-ci portera à la fois sur le projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains et sur la suppression des passages à niveau à Perrignier.

Ce bilan de concertation sera joint au dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

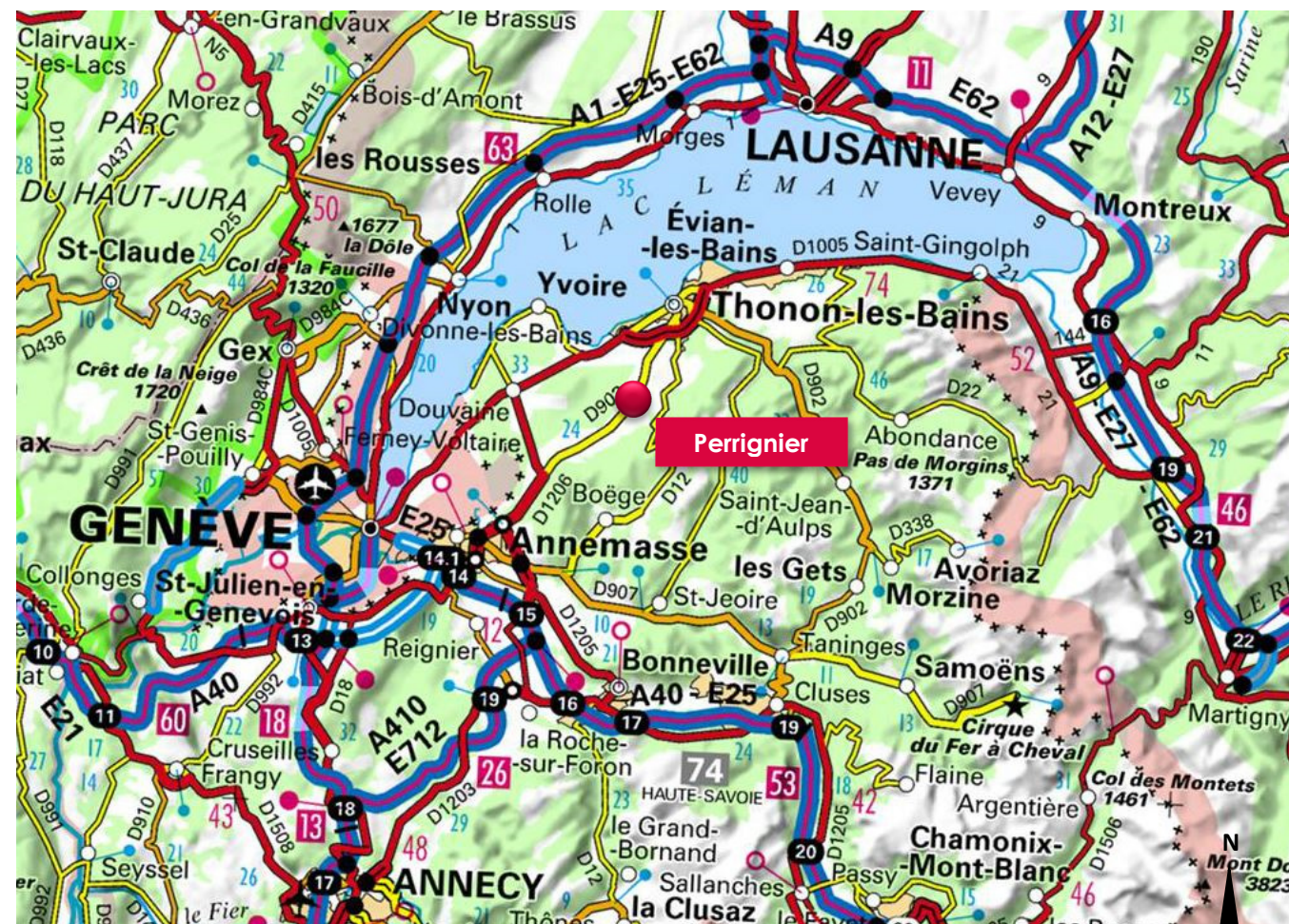
LES ENJEUX

Localisation des passages à niveau

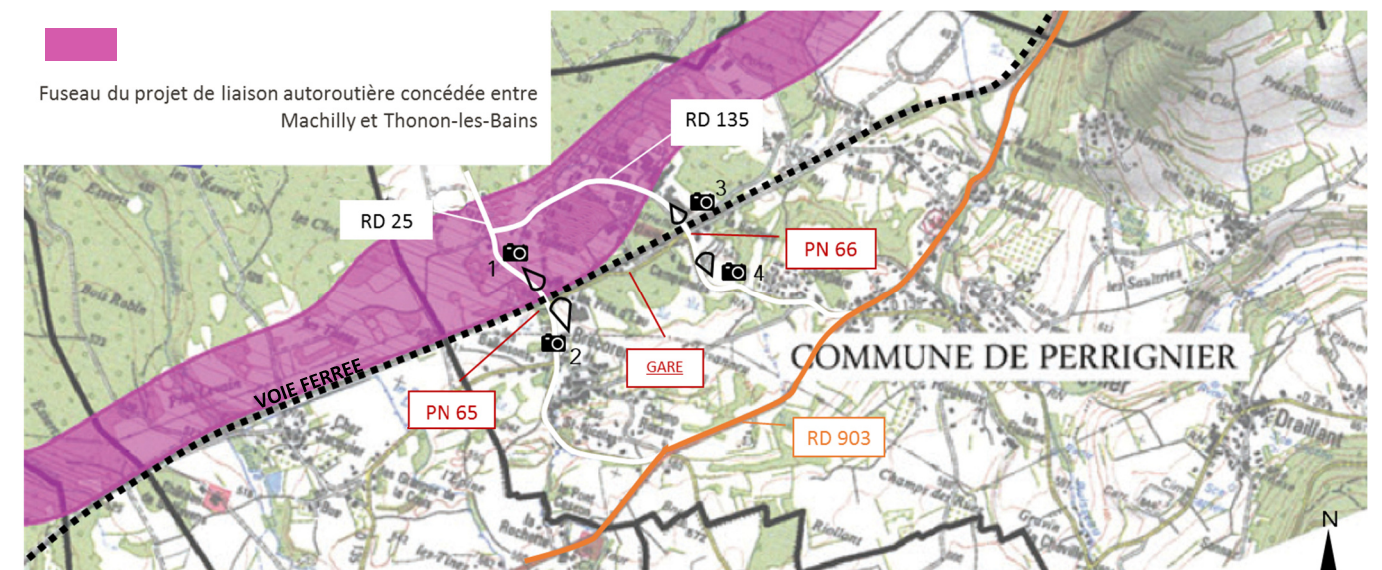
Les passages à niveau n°65 et n°66 sont situés sur la commune de Perrignier, à l'intersection de la ligne ferroviaire avec respectivement la RD 25 (PN65) et la RD 135 (PN66).

Ils sont situés de part et d'autre de la gare de Perrignier, et à proximité immédiate du projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains.

La voie ferrée concernée par le projet est située sur l'axe Evian-les-Bains/Lyon, sur la ligne reliant Bellegarde à Evian-les-Bains.



Situation de la commune de Perrignier sur fond IGN



Situation de la gare et des passages à niveau N°65 et 66



Photo 1 Passage à niveau n°65 (RD 25) – depuis la route de Sciez



Photo 2 Passage à niveau n°65 (RD 25) – depuis la route de Brécors



Photo 3 Passage à niveau n°66 (RD 135) – depuis la route des Grandes Teppes



Photo 4 Passage à niveau n°66 (RD 135) – depuis la route de la Gare

LES ENJEUX

Le site et son environnement

Le projet de suppression des passages à niveau de Perrignier fait l'objet d'une étude d'impact qui sera intégrée au dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains. Ce dossier comprend l'élaboration de l'état initial, identifiant les caractéristiques de la zone concernée par le projet et les impacts prévisibles, ainsi que les mesures destinées à les éviter, les réduire ou les compenser. Le dossier est en cours de rédaction, et sera finalisé fin 2016.

Les principaux enjeux locaux sont liés d'une part à l'occupation et aux activités humaines : voiries routière et ferroviaire, habitat, agriculture, zone d'activités, et d'autre part aux secteurs à enjeux écologiques forts que sont les zones marécageuses classées en sites Natura 2000.

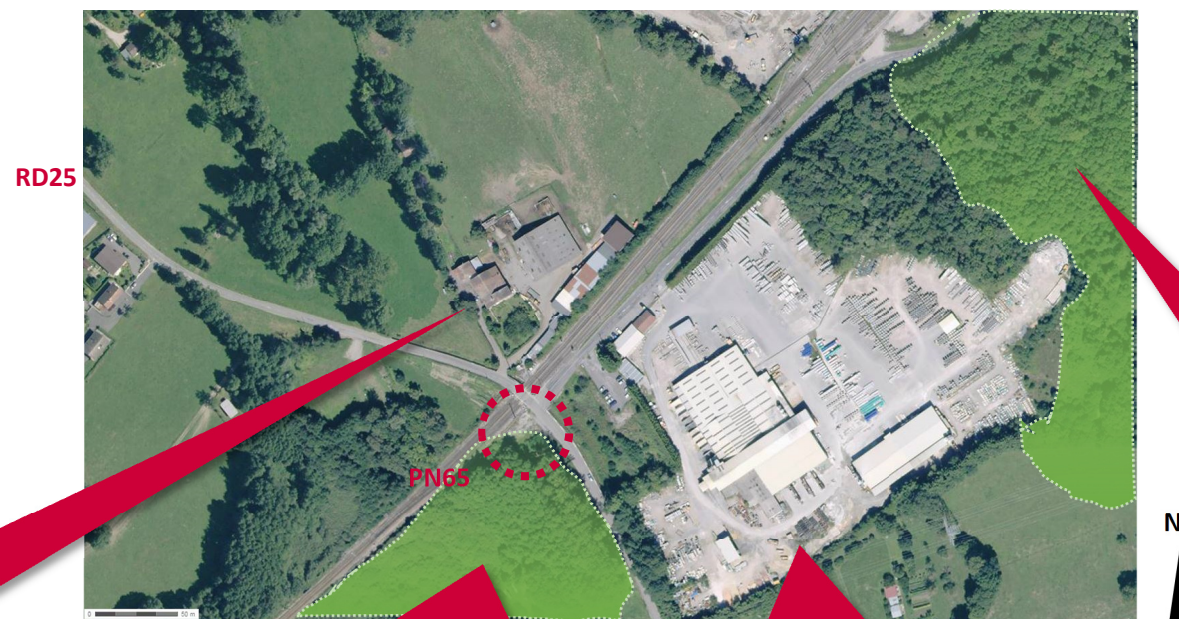
Description des PN n°65 et 66

Les PN n°65 et 66 sont des passages à niveau à Signalisation Automatique Lumineuse (SAL) se composant de feux routiers rouges clignotants (deux par sens de circulation routière), d'un signal sonore et de deux demi-barrières barrant chacune la moitié droite de la chaussée.

Environnement du PN n°65

A proximité immédiate du passage à niveau, on distingue :

- a. Le GAEC de la Rochette : l'activité principale (bovin lait) a été transférée à Cervens, mais la maison familiale qui jouxte la ferme reste habitée, et les anciens bâtiments ont été conservés pour l'élevage de veaux et du stockage,
- b. La zone Natura 2000 des zones humides du Bas Chablais – secteur du marais de Ballaison / marais de Brécorens,
- c. L'entreprise GIRARD, qui fabrique et commercialise des produits en béton préfabriqués pour les réseaux d'assainissement et réseaux humides ou secs,
- d. La zone Natura 2000 des zones humides du Bas Chablais, secteur du marais des Campanules / marais du Bouchet.



a. GAEC de la Rochette



b. Natura 2000 : Marais de Ballaison / Brécorens



c. Entreprise GIRARD



d. Natura 2000 : Marais des Campanules / Bouchet



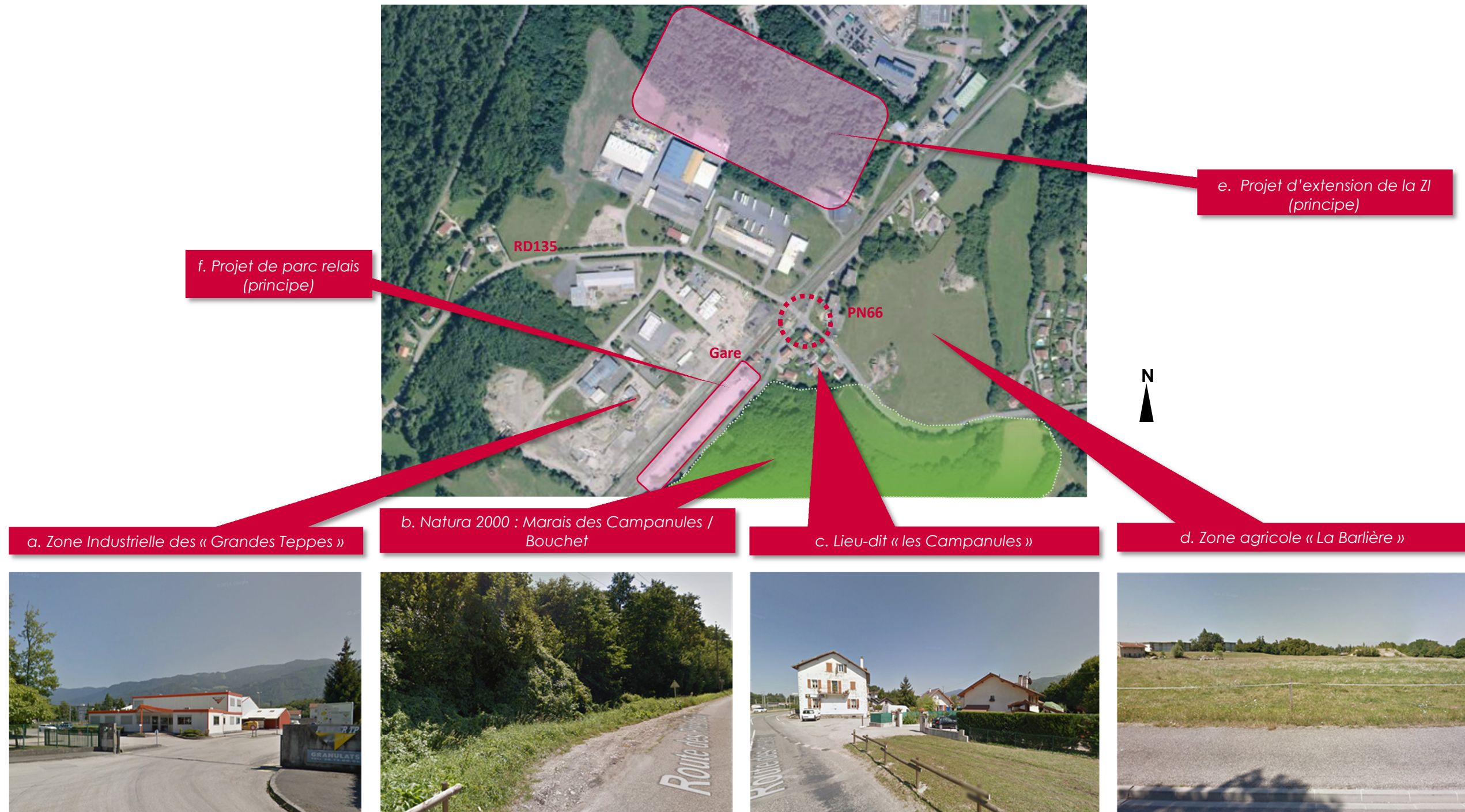
LES ENJEUX

Environnement du PN n°66

A proximité immédiate du passage à niveau, on distingue :

- a. La zone industrielle des Grandes Teppes,
- b. La zone Natura 2000 des zones humides du Bas Chablais - secteur du marais des Campanules / marais du Bouchet

- c. Le lieu-dit les Campanules : hameau accueillant la gare de Perrignier
- d. Une zone agricole « La Barlière »,
- e. Le secteur concerné par l'extension de la zone d'activités économiques (Planbois Ouest) ,
- f. Le secteur concerné par un projet de parc relais.



LES ENJEUX

Accidentologie et prévision du risque futur

Les passages à niveau situés à proximité de la gare de Perrignier ne sont pas classés comme prioritaires au regard du programme de sécurisation national. Ils ont toutefois été **identifiés comme passages à niveau « sensibles »** dans le protocole signé le 2 juillet 2013 entre SNCF RESEAU et le Département de Haute-Savoie, notamment pour les raisons suivantes :

- Un accident relevé pour chaque passage à niveau et 3 heurts de barrières,
- Des carrefours avec mouvement de tourne-à-gauche à proximité immédiate des franchissements,
- Un nombre de poids lourds important sur le PN n°66 associé à la desserte de la ZI de Perrignier.

En outre, la proximité de la gare pour le PN n°66 peut générer des temps d'attente importants pour les usagers de la RD 135, nuisant au bon écoulement du trafic routier.

Une augmentation importante des flux routiers au niveau de ces passages à niveau est attendue suite à la mise en service de la nouvelle liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains.

Les études montrent notamment que le trafic est multiplié jusqu'à 3 en heure de pointe du matin sur la RD 135.

Parallèlement, une augmentation de la desserte ferroviaire est prévue passant de 42 trains à 60 trains par jour (dont 15 FRET) avec la mise en service du CEVA.

Synthèse des enjeux

Les principaux enjeux sont les suivants :

- Enjeu écologique : Site Natura 2000
- Enjeu humain : Environnement bâti mêlant habitats et zone d'activités
- Enjeu sécurité : augmentation des trafics routiers et ferroviaires entraînant l'accroissement des risques de collisions, des remontées de files au droit des passages à niveau...
- Enjeu fluidité : Augmentation du trafic lié à la mise en service future de la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains.

Afin de ne pas aggraver le risque d'accident au droit de ces passages à niveau, SNCF RESEAU, en accord avec le Département de Haute-Savoie, a demandé que la suppression de ces passages à niveau soit étudiée et programmée dans le cadre du projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains.

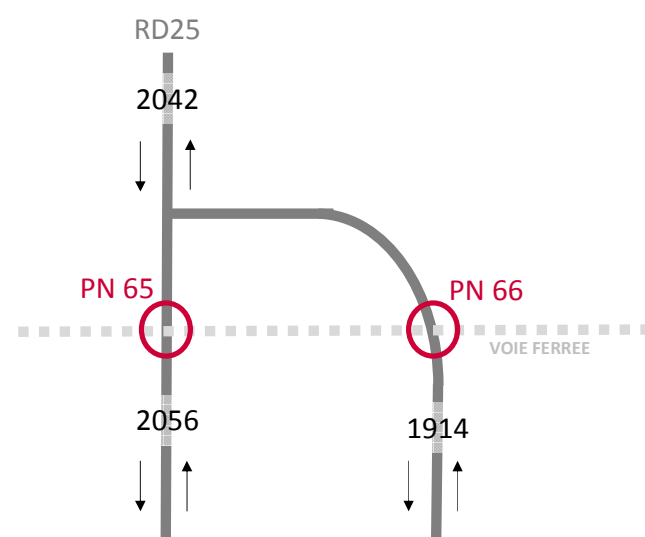


Figure 1, Trafic journalier tout véhicules actuel sur les RD25 et RD135 (comptages 2010)

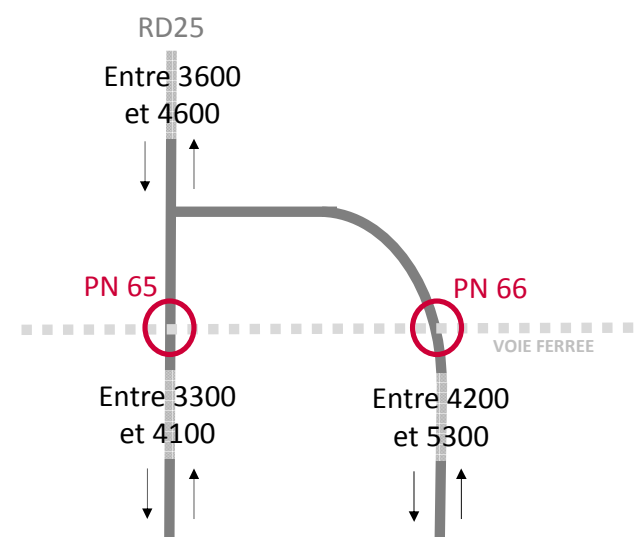


Figure 2, Estimation du trafic journalier tous véhicules sur les RD 25 et RD 135 en 2023 avec la mise en service de la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains

LE PROJET DANS SON CONTEXTE

Une nouvelle dynamique ferroviaire

Le secteur du projet est au cœur du territoire concerné par la construction de la liaison ferroviaire Haute-Savoie Genève, le CEVA, et des aménagements et services qui lui sont liés (LEMAN Express). Cette liaison représente 16 km de lignes entre Genève et Annemasse, et prévoit une modernisation des infrastructures ferroviaires dans toute la Haute-Savoie.

L'arrivée du Léman Express

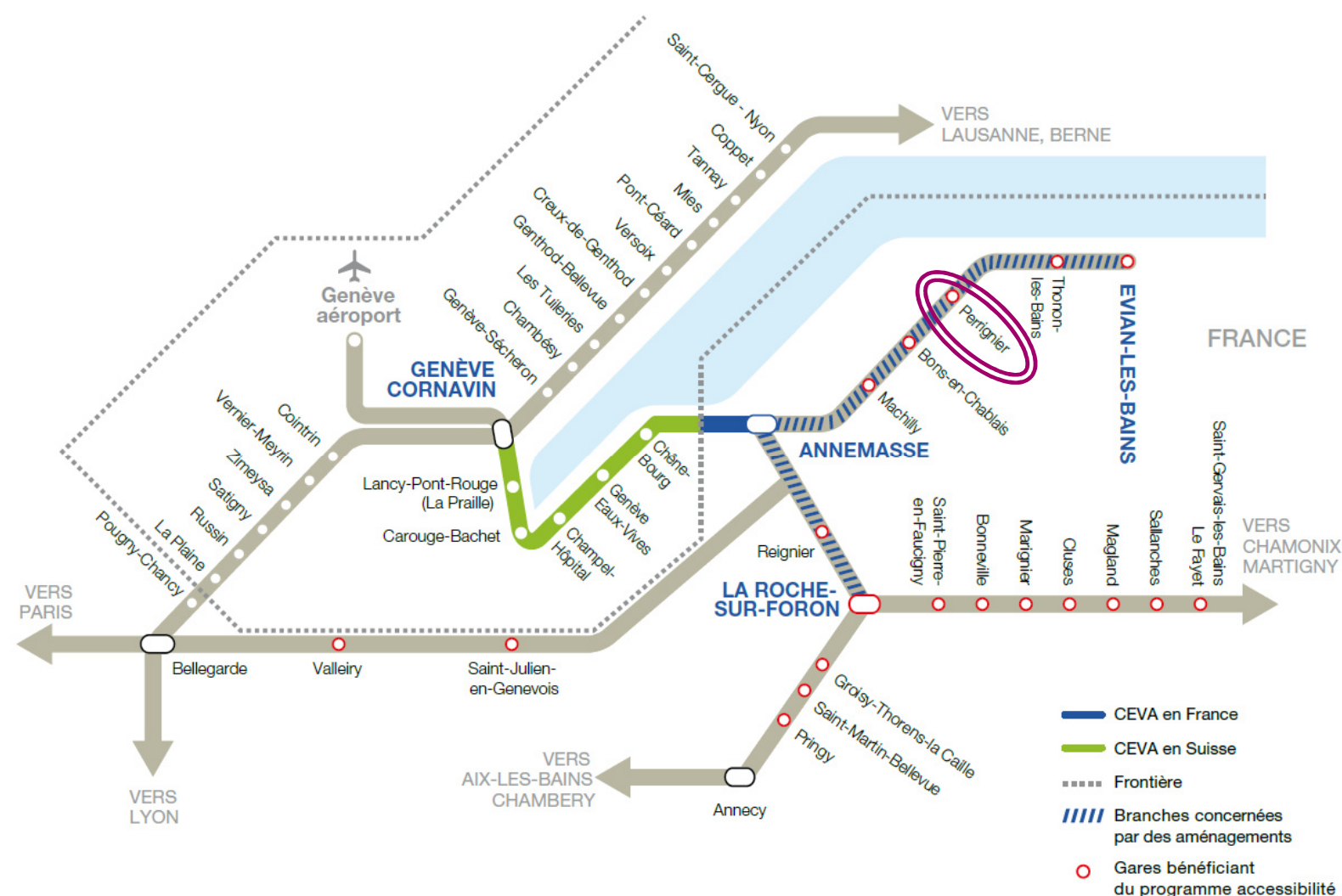
La gare de Perrignier est intégrée au territoire desservi par le service du LEMAN Express, qui connectera plus de 40 gares dans un rayon de 60 km autour de Genève. Une hausse significative des dessertes ferroviaires est attendue, avec une augmentation d'environ 50% du trafic.

La mise en accessibilité PMR

Outre l'augmentation des dessertes, la mise en accessibilité de la gare de Perrignier aux personnes à mobilité réduite est intégrée au programme de modernisation. Cela passera par le remaniement des quais et l'ajout d'une passerelle pour traverser les voies.

Le parc relais

Enfin, dans le cadre du LEMAN Express, Perrignier est identifié comme un pôle de rabattement, c'est-à-dire un point d'entrée des automobilistes vers le service de transport en commun. En conséquence, un projet de parc relais est à l'étude à proximité de la gare de Perrignier, qui deviendrait un pôle d'échange multimodal.



LES SOLUTIONS ENVISAGEES

A la suite des premières analyses et de la concertation avec les acteurs locaux, plusieurs solutions ont été étudiées pour la suppression des PN n°65 et 66. Il s'agit plus précisément de réaliser, entre la RD 903 et le futur diffuseur autoroutier prévu sur la commune de Perrignier dans le cadre de la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains, une déviation routière qui franchit la voie ferrée de façon dénivelée.

- Une **première configuration** consiste à **fermer définitivement le PN n°66** et à créer un pont-route pour rétablir la RD 25 au même endroit que le passage à niveau actuel. Dans cette configuration, le flux trafic de la RD135 sera reporté depuis la RD 903 sur la RD 25.
- Une **seconde configuration** propose la **fermeture du PN n°65** et la réalisation d'un nouvel ouvrage de franchissement de la voie-ferrée soit à l'endroit actuel du PN n°66 (solution 1), soit au nord-est (solutions 2a et 2b). Dans cette configuration, le flux trafic de la RD 25 sera reporté depuis la RD 903 sur la RD 135.

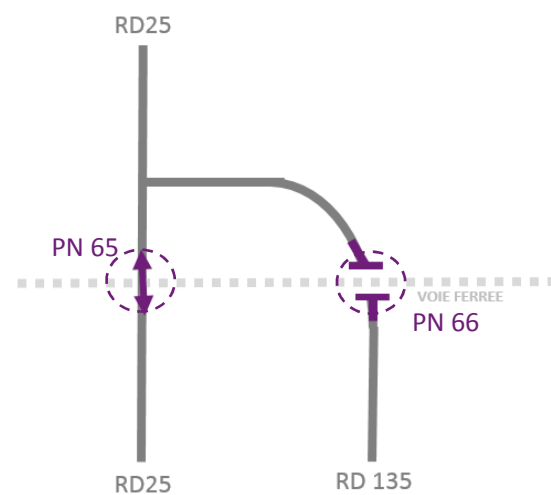


Schéma de la configuration 1

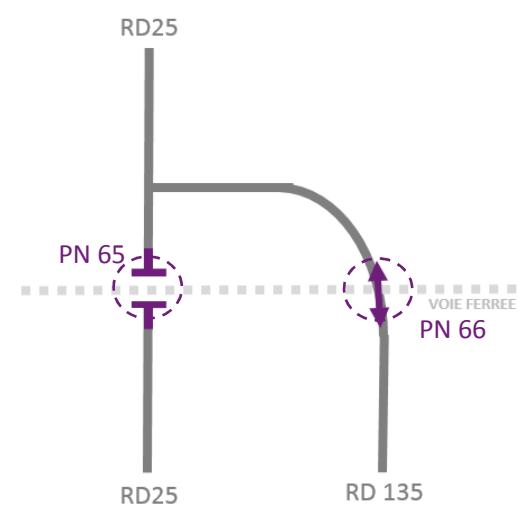
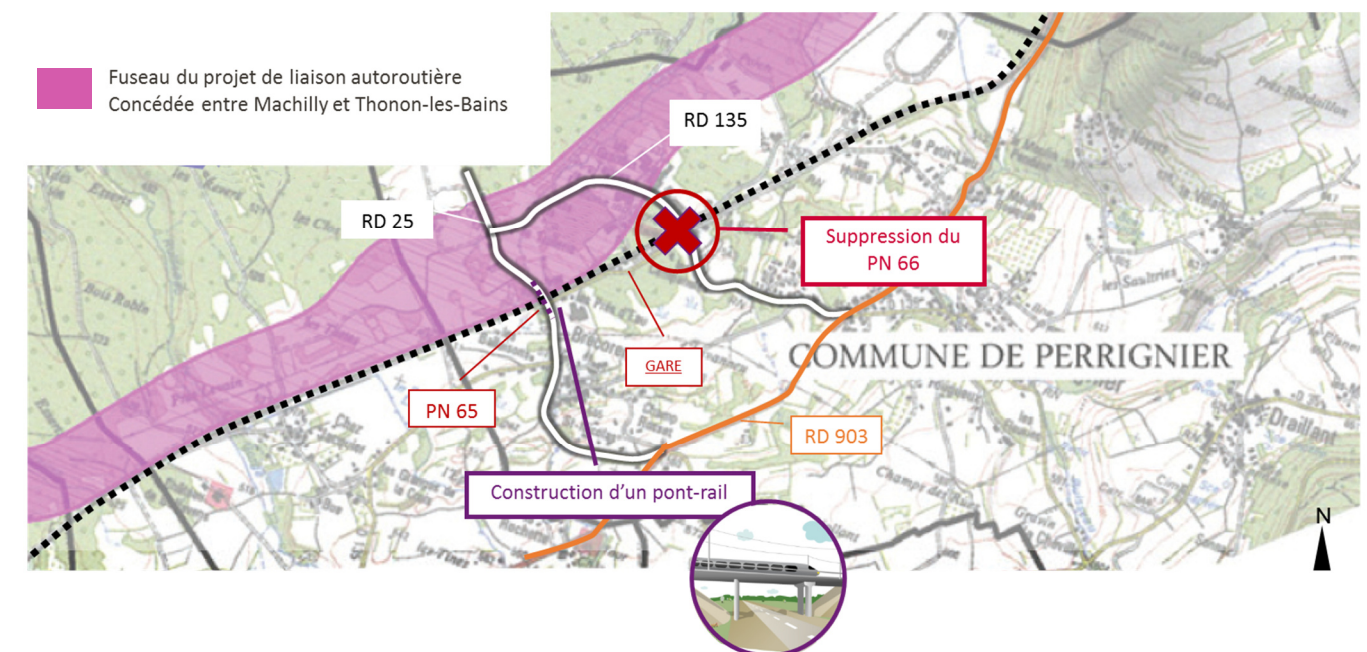


Schéma de la configuration 2

Une configuration non retenue

La configuration 1, consistant à rétablir la RD 25 au-dessus de la voie ferrée par la création d'un pont-route à l'emplacement du PN n°65 existant et la fermeture du PN n°66, présente trois principaux inconvénients :

- Le trafic poids lourd lié à la desserte de la ZI de Perrignier empruntant actuellement la RD 135 depuis la RD 903 est reporté sur une section de la RD 25 non adaptée à cette utilisation, ce qui nécessite un recalibrage de la voirie sur environ 1,5 km,
- Le trafic supplémentaire sur la RD 25 génère des nuisances importantes dans la traversée du hameau de Brécorens (actuellement une interdiction des poids lourds est mise en place sur la RD 25),
- La desserte de la gare sera plus compliquée qu'aujourd'hui, en raison de son éloignement du franchissement de la voie ferrée.



Configuration 1 non retenue.

En conséquence, d'un commun accord entre SNCF RESEAU et le Département de Haute-Savoie, cette configuration n'est pas envisagée.

LES SOLUTIONS ENVISAGEES

Les solutions présentées ci-après sont issues des études préliminaires et correspondent à la configuration 2 : fermeture du PN n°65 et dénivellement du PN n°66.

Le maître d'ouvrage a d'ores et déjà identifié des points d'attention qui seront traités en priorité lors de la mise au point du projet :

- Le maintien des accès riverains,
- L'intégration du projet, dont le choix et le traitement architectural visera une intégration harmonieuse au paysage. Les illustrations suivantes présentent un exemple d'ouvrage de franchissement ferroviaire.

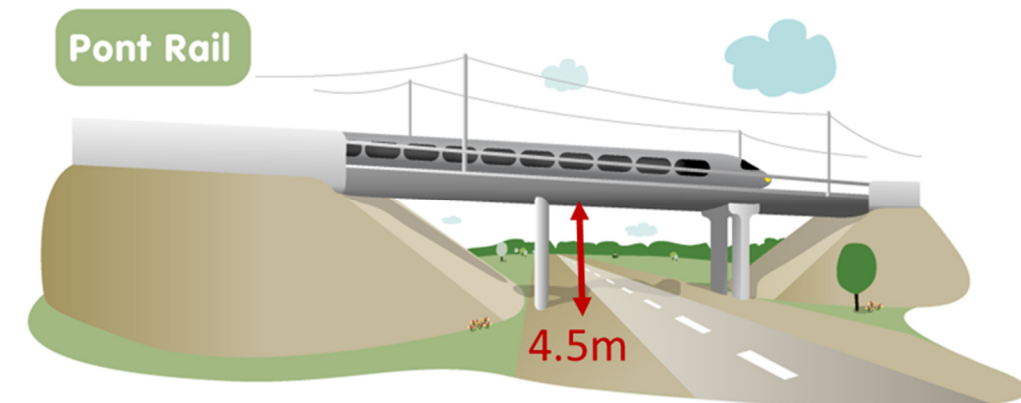


Exemple d'intégration de franchissement ferroviaire

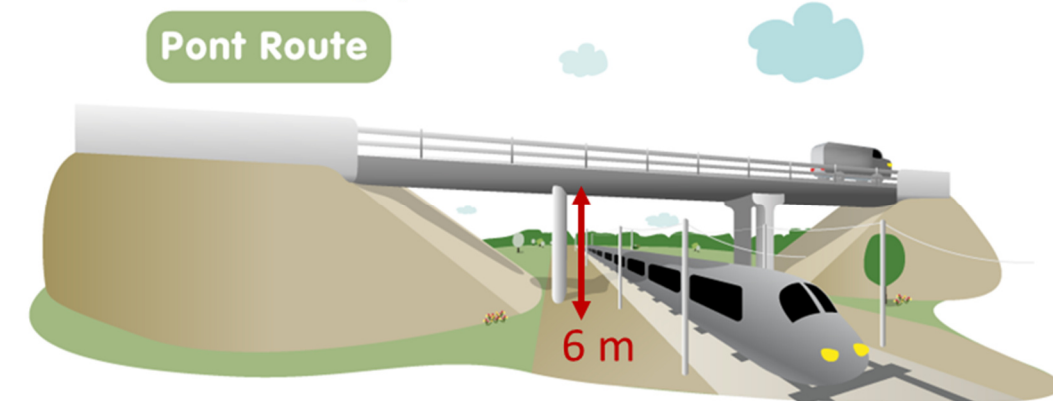


A ce stade d'étude préliminaire, les hypothèses suivantes ont été retenues pour la définition des gabarits des voies rétablies :

- Gabarit routier dégagé de 4,50m



- Gabarit ferroviaire dégagé de 6m

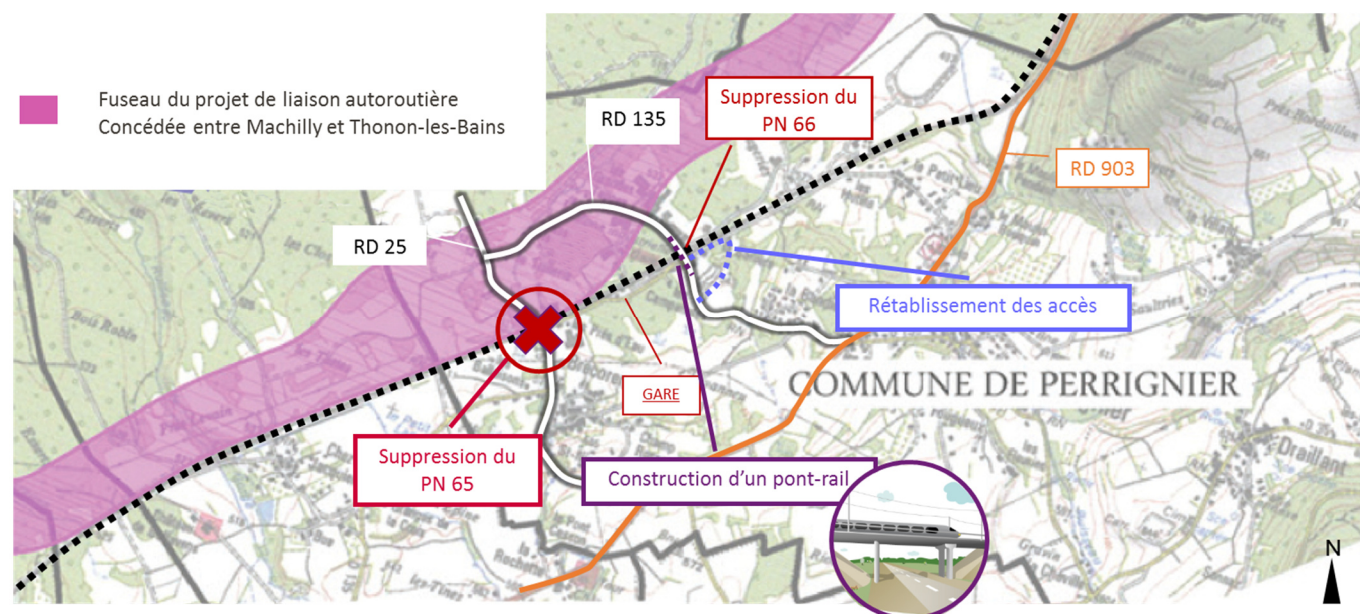


Ces valeurs seront optimisées dans le cadre d'une étude plus détaillée de la solution retenue.

LES SOLUTIONS ENVISAGEES

Solution 1 - passage routier sous la voie ferrée au droit du PN N°66 existant

La solution proposée consiste à rétablir la RD 135 en-dessous de la voie ferrée par la création d'un pont-rail à l'emplacement du passage à niveau existant. La RD 135 reste sur le tracé de la route actuelle mais en raison de sa dénivellation, des voies nouvelles doivent être créées pour rétablir l'accès à la gare et aux riverains des Campanules, ainsi qu'au chemin de la Barlière.

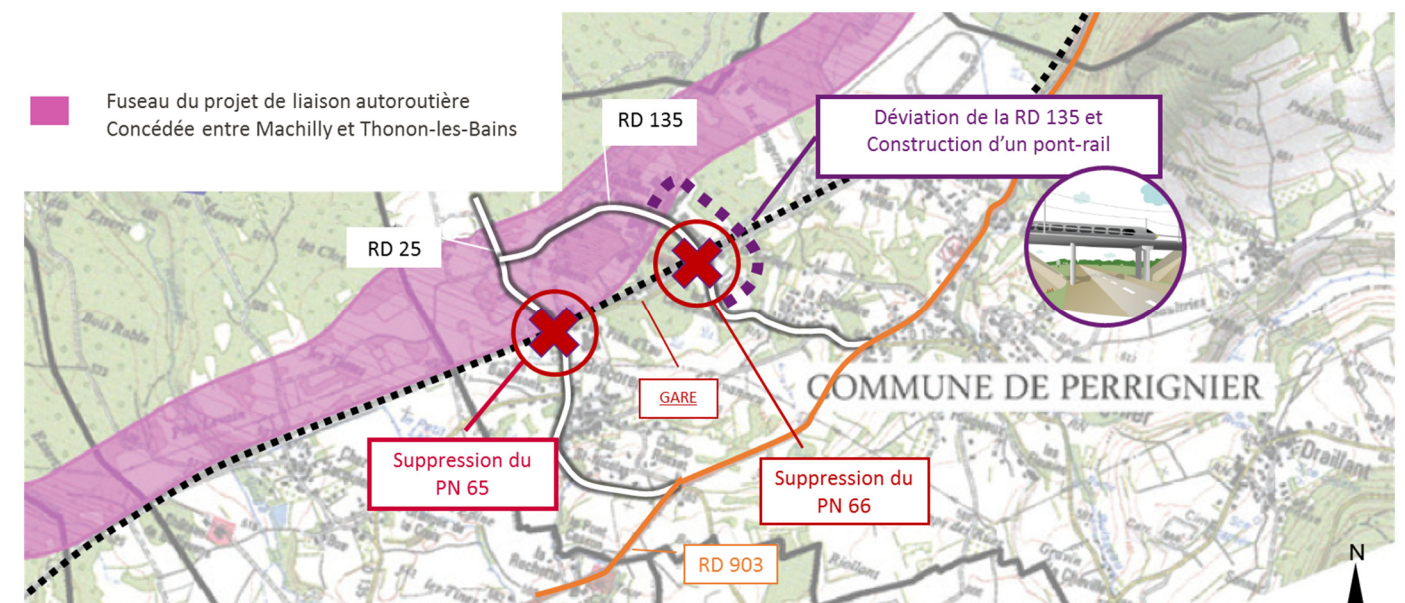


Configuration 2 – Solution 1 - Pont-rail sur le PN n°66 actuel et fermeture définitive du PN n°65

Solution 2a - passage routier sous la voie ferrée décalé au nord-est du PN n°66

La solution proposée consiste à rétablir la RD 135 en-dessous de la voie ferrée par la création d'un pont-rail légèrement au nord-est de l'emplacement du passage à niveau existant, en déviant la RD 135.

Les carrefours sur la RD 135 nouvellement créée permettant l'accès à la zone industrielle et la desserte des habitations sont étudiés.



Configuration 2 – Solution 2a - Pont-rail légèrement au nord-est du PN n°66 actuel et fermeture définitive du PN n°65

LES SOLUTIONS ENVISAGEES

Solution 2b - passage routier au-dessus de la voie ferrée décalé au nord-est du PN n°66

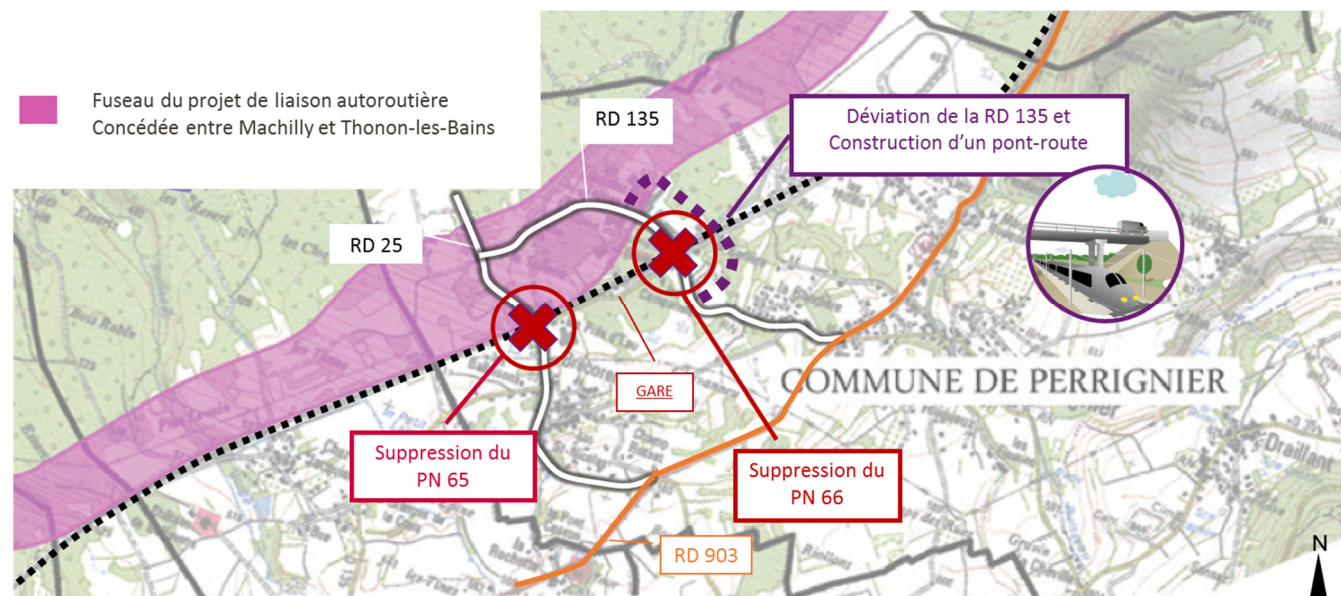
La solution proposée consiste à rétablir la RD 135 au-dessus de la voie ferrée par la création d'un pont-route légèrement au nord-est de l'emplacement du passage à niveau existant, en déviant la RD 135.

Les carrefours sur la RD 135 nouvellement créée permettant l'accès à la zone industrielle et la desserte des habitations sont étudiés.

Synthèse des aménagements

Trois variantes d'implantation sont aujourd'hui envisagées et soumises à concertation :

- Solution 1, passage routier sous la voie ferrée au droit du PN N°66 existant,
- Solution 2a, passage routier sous la voie ferrée décalé au nord-est du PN n°66,
- Solution 2b, passage routier au-dessus de la voie ferrée décalé au nord-est du PN n°66.



Configuration 2 – Solution 2b - Pont-route légèrement au nord-est du PN n°66 actuel et fermeture définitive du PN n°65

LES SOLUTIONS ENVISAGEES

Comparatif des solutions

Le tableau suivant présente une évaluation comparative des solutions envisagées, selon l'échelle colorée ci-après :

● Impact moindre ● Impact moyen ● Impact le plus important

	Fonctionnalité : desserte ZI, gare, riverains	Incidence sur l'environnement naturel & physique	Incidence sur l'environnement humain	Incidence sur l'exploitation	Coût
SOLUTION 1 Passage routier inférieur en place du PN 66 (pont rail)	Le pont-rail est prolongé pour créer un accès à la gare et aux logements depuis la RD 135. Des giratoires sont créés sur la RD 135 pour la desserte de la ZI et le chemin de la Barlière. Le parcours depuis la RD135 vers la gare et le hameau des Campanules est allongé. ●	La solution enterrée à proximité immédiate du marais pourrait modifier les écoulements naturels. La solution empiète sur la zone Natura 2000. ●	Augmentation du trafic au centre des zones habitées avec un impact acoustique important. ●	<u>phase travaux</u> : la coupure de la RD 135 est longue et reporte le trafic routier sur la RD 25 – la gestion des accès riverains est complexe - Les travaux nécessitent la coupure des circulations ferroviaires sur 1 weekend <u>phase exploitation</u> : le système de pompage des eaux de voirie est à entretenir ●	13 -14 M€ ●
SOLUTION 2a Passage routier inférieur décalé au nord-est (pont rail)	Le pont-rail est prolongé pour créer un accès aux logements depuis l'ancienne RD 135. Un giratoire est créé pour raccorder le nouveau tracé à l'ancienne RD 135 à l'Est. A l'Ouest, un giratoire et un carrefour en croix assureront la desserte de la ZI et son extension, et le raccordement sur l'existant ●	Le nouveau barreau est implanté sur des parcelles agricoles et des boisements humides. L'emprise de cette solution sur la zone Natura 2000 est limitée. ●	le nouveau barreau est plus éloigné des zones d'habitats denses. L'impact visuel est limité par l'infrastructure enterrée ●	<u>phase travaux</u> : Les travaux sont réalisés hors circulation routière avec peu d'impact sur la RD 135 et la ZI. Les travaux nécessitent la coupure des circulations ferroviaires sur 1 weekend <u>phase exploitation</u> : le système de pompage des eaux de voirie est à entretenir ●	15 -16 M€ ●
SOLUTION 2b Passage routier supérieur décalé au nord-est (pont route)	Le pont-route est allongé pour créer un accès aux logements depuis l'ancienne RD 135. Un giratoire est créé pour raccorder le nouveau tracé à l'ancienne RD 135 à l'Est. A l'Ouest, un giratoire et un carrefour en croix assureront la desserte de la ZI et son extension, et le raccordement sur l'existant. ●	Le nouveau barreau est implanté sur des parcelles agricoles et des boisements humides. L'emprise de cette solution sur la zone Natura 2000 est limitée. ●	le nouveau barreau est plus éloigné des zones d'habitats denses. L'impact visuel est augmenté par la présence des remblais et de l'ouvrage de franchissement au-dessus des voies ferrées. ●	<u>phase travaux</u> : les travaux sont réalisés hors circulation routière avec peu d'impact sur la RD 135 et la ZI. L'impact est plus limité sur l'exploitation ferroviaire pour le pont-route. ●	10 – 11 M€ ●



LES MODALITES DE CONCERTATION

Moment de dialogue et d'échanges, la concertation a pour objectifs d'informer et de recueillir les remarques et avis de tous sur le projet.

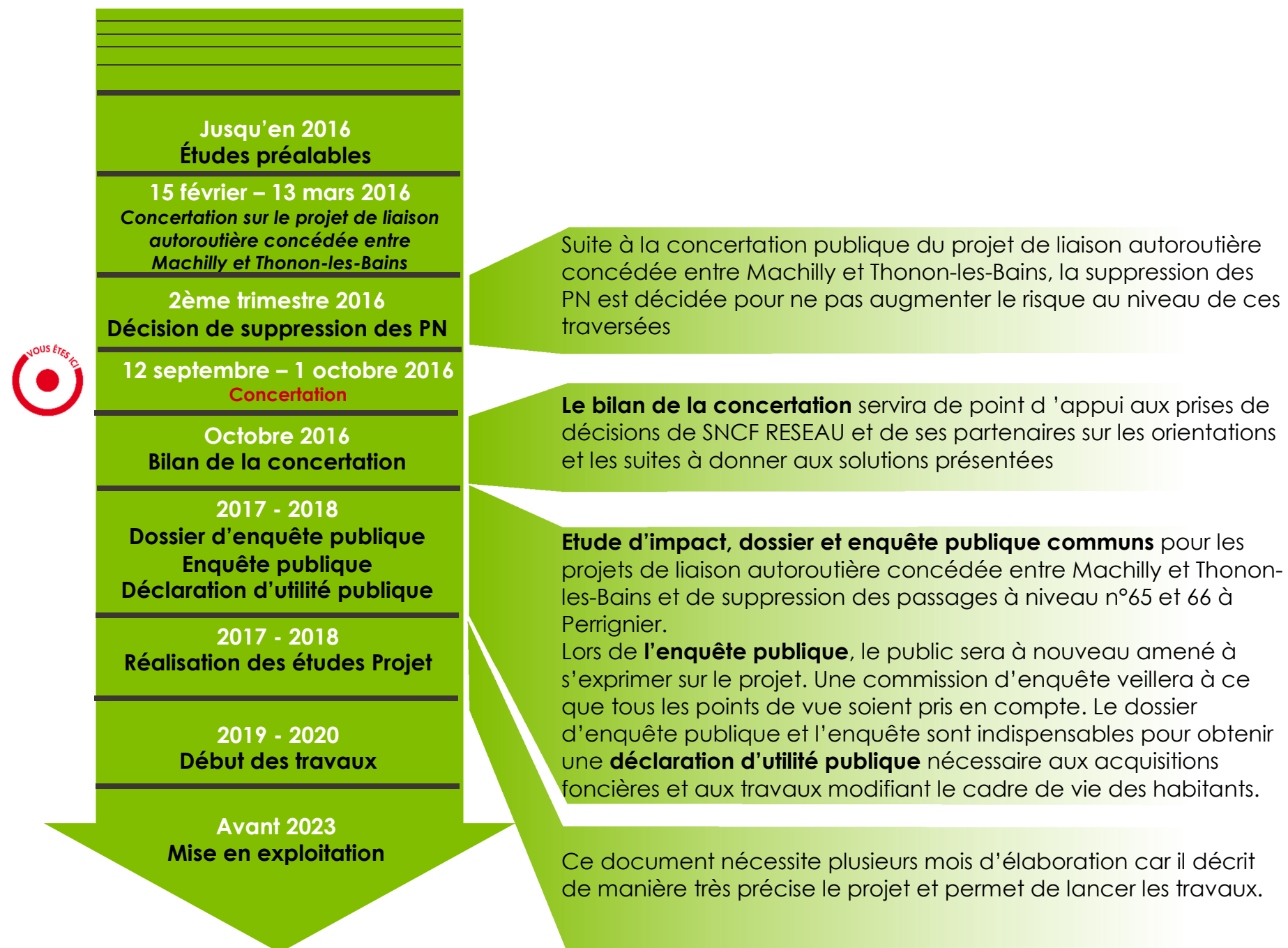
La concertation préalable sur le projet de suppression des passages à niveau n°65 et 66 à Perrignier est lancée par SNCF RESEAU, et s'étend du **12 septembre 2016 jusqu'au 1^{er} octobre 2016**.

COMMENT S'INFORMER SUR LE PROJET ET DONNER SON AVIS ?

SNCF RESEAU déploie un dispositif de mobilisation et d'information sur le projet et la concertation via :

- Une **communication presse** sur le lancement et les modalités de concertation,
- Une **information** sur le lancement et les modalités de la concertation **par voie postale aux habitants de la commune de Perrignier**; Une enveloppe T accompagnera cette information,
- Un **dossier de concertation**, disponible en mairie de Perrignier et consultable aux heures d'ouverture de cette dernière, un lien de téléchargement du dossier sur le site internet de SNCF RESEAU, éventuellement relayé par les sites internet des collectivités. Ce dossier sera également disponible au siège de la Communauté de Communes « Collines du Léman »,
- Un **registre** destiné à recueillir les observations du public, en mairie de Perrignier,
- Des **dépliants de présentation du projet** et de la concertation à disposition du public en mairie de Perrignier. Ce registre sera également disponible au siège de la Communauté de Communes « Collines du Léman »,
- Une **boîte aux lettres** attribuée à SNCF RESEAU en mairie de Perrignier pour recueillir les observations sous pli fermé à destination de SNCF RESEAU,
- Une **réunion publique** sera organisée en soirée le 15 septembre en mairie de Perrignier.
- **Deux permanences** assurées par SNCF RESEAU en mairie de Perrignier pour un échange avec le public pendant la période de concertation : une permanence de 14h00 à 18h00, sur deux mercredis est proposée.

LE PLANNING PREVISIONNEL





LE LEXIQUE

CEVA : ligne nouvelle Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse

LEMAN Express : Service ferroviaire transfrontalier qui proposera une desserte cadencée autour des gares de Genève et Annemasse, notamment grâce à la nouvelle ligne CEVA

MAITRE D'OUVRAGE : est le pouvoir adjudicateur pour le compte duquel les travaux sont exécutés

PN : Passage à niveau

RD : Route Départementale

TER : Transport Express Régional

Natura 2000 : secteur d'intérêt écologique fort protégé par un classement européen

abc

VOS NOTES

[illegible]

Conception : www.arcadis.com

Crédits photos : © SNCF RESEAU – **Schémas / illustrations :** © SNCF RESEAU



PARTICIPER A LA CONCERTATION

<http://www.sncf-reseau.fr/fr/a-propos/directions-regionales/auvergne-rhone-alpes>

Rubrique actualités

SNCF RESEAU

DIRECTION TERRITORIALE RHONE ALPES AUVERGNE

78 rue de la Villette – 69425 LYON Cedex 3

