



*Transport et
communication*

Routes principales suisses : Evitement St-Gingolph (H21)

Etat au: 14.04.2015

voir aussi fiches n°

c.301/C.5

Instances

**responsable de l'objet
ou du projet**

- Service des routes, transports et cours d'eau

**autres instances
concernées**

- Office fédéral des routes
- Administration fédérale des douanes
- Instances et autorités françaises concernées
- Service des bâtiments, monuments et archéologie
- Service de la protection de l'environnement
- Service des forêts et du paysage
- Service de l'agriculture
- Service du développement territorial
- Commission nature, paysage et sites
- Communes concernées

**responsable
de la coordination**

- Service du développement territorial

Description

Le projet d'évitement de St-Gingolph et de réaménagement des installations douanières sont en cours d'étude. Ils tiennent compte de la liaison Bouveret - Villeneuve (H21 - H144), en partie réalisée, ainsi que des intentions des autorités françaises d'améliorer la liaison internationale le long de la rive Sud du lac Léman.

L'annulation de la déclaration d'utilité publique du projet de construction de l'autoroute Sud Léman (A400), section Annemasse - Thonon-les-Bains, a rendu nécessaire la conception d'un nouveau projet routier apte à assurer le désenclavement du Chablais français.

Un projet multimodal intégrant un volet routier, mais également l'amélioration des transports collectifs, a été réalisé en 1998. Approuvé le 7 juillet 1999 par décision ministérielle, il est toujours d'actualité. L'une des actions essentielles de ce projet est l'amélioration des liaisons vers l'Est, soit vers les cantons du Valais et de Vaud. Il prévoit notamment pour le tronçon Thonon-les-Bains/St-Gingolph une déviation de la RN 5 à St-Gingolph et des mesures de précaution pour la liaison routière Thonon-les-Bains/St-Gingolph qui n'est envisagée qu'à long terme.

Le projet suisse, coordonné avec les autorités françaises (Conseil Général de la Haute-Savoie) tient compte des différentes directives en matière environnemental, d'aménagement du territoire, de sécurité, etc.

Plusieurs variantes ont été étudiées en prenant en considération les particularités topographiques du site et l'intégration dans le paysage. Pour des raisons avant tout techniques et économiques, les variantes suivantes ont été abandonnées :

- passage inférieur sous les CFF et saut-de-mouton à hauteur du Château des Serves ;
- projet longeant les CFF en amont, au niveau de la voie (problèmes géologiques) ;
- projet longeant les CFF en amont, en solution semi-couverte (galerie) ;
- variante en tunnel (difficultés géologiques, coût élevé).

Parmi les différentes variantes analysées sur la base de critères homogènes, celle à travers la partie supérieure du village, en tranchée couverte, s'est avérée optimale. Cette variante répond aux contraintes géologiques majeures et est un compromis qui nécessite des mesures d'intégration d'une paroi ancrée dont l'impact visuel a fait l'objet d'une très grande attention. D'autres critères, comme les volumes d'excavation réduits, l'entretien à long terme, la suppression du passage à niveau, ont permis de retenir ce projet.

Cette variante reprend en situation un tracé élaboré en coordination avec la France en 1976. Elle prévoit les mesures suivantes :

- un ouvrage sur la Morge sur la frontière de 40 m ;
- une tranchée couverte de 550 m ;
- un tracé à ciel ouvert le long des CFF de 1200 m.

Coordination

résultats de la coordination

La coordination a abouti aux conditions de réalisation suivantes :

- a) La solution en tranchée couverte a été préférée à une variante aérienne, afin de minimiser les contraintes environnementales, naturelles et paysagères majeures, ainsi que pour préserver la zone d'habitation de toute coupure. Pour cette dernière, un plan d'alignement délimite les surfaces constructibles tout en rendant possible le report de l'indice d'utilisation ;
- b) le choix de la paroi ancrée, d'une vingtaine de mètres de hauteur et entrecoupée par trois risbermes, a été effectué après consultation des services concernés du Canton et les mesures d'intégration, notamment la couverture végétale, validées par ces instances ;
- c) sur un total d'environ 215'000 m³ de matériaux à excaver, une partie sera réutilisée sur place pour le remblayage dans le cadre des besoins du chan-

tier. Le devenir du solde sera traité dans le cadre de la procédure d'approbation des plans ;

- d) les conditions relatives à la forêt (défrichement estimé à 9'000 m²), seront intégrées dans l'autorisation de défrichement et suivies par le Service des forêts et du paysage (SFP) ;
- e) des mesures de compensation au défrichement sont intégrées au projet sous la forme d'un projet régional de compensation par la renaturation de la zone humide et du torrent au lieu-dit « En Neirvau ». Le détail de la mesure ainsi que les modalités de mise en œuvre seront fixés d'entente avec le SFP ;
- f) des mesures intégrées et des mesures de compensation devront être proposées pour les atteintes au paysage, aux zones de protection de la nature et aux milieux dignes de protection selon l'OPN. Le détail des mesures ainsi que les modalités de mise en œuvre seront fixés par l'intermédiaire du rapport d'impact sur l'environnement (RIE), d'entente avec le SFP ;
- g) les travaux d'exécution du chantier, les mesures relatives à la protection de l'air, à la protection contre le bruit et à la gestion des déchets, le traitement des eaux usées, la gestion des eaux de surface, des eaux souterraines et des produits polluants, ainsi que la remise en état des lieux seront conformes aux exigences formulées par le Service de la protection de l'environnement (SPE) ;
- h) l'accessibilité à la zone riveraine est assurée par la création d'un passage inférieur. Le gabarit de la route existante est conservé pour servir de route de substitution en cas de fermeture de la tranchée couverte. Les itinéraires de mobilité douce sont pris en compte de manière appropriée dans le cadre du projet ;
- i) la valeur historique du chemin situé entre Le Fenalet et St-Gingolph, considéré d'importance nationale avec substance par l'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS VS 18.2), sera conservée. Dans ce contexte, des mesures de sécurité et de protection particulières seront prises lors de la phase de chantier ;
- j) l'emplacement de la nouvelle douane a été défini entre St-Gingolph et Le Bouveret d'un commun accord avec les instances douanières. Ces installations feront l'objet d'études de détails ;
- k) le projet transfrontalier « Evitement de St-Gingolph H21 » est soumis à étude d'impact sur l'environnement (EIE). Celle-ci se déroulera dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. S'agissant d'un projet pouvant avoir un impact transfrontière important, il est soumis à la Convention d'Espoo, ce qui implique la notification du projet aux autorités françaises le

plus tôt possible mais au plus tard lors de sa mise à l'enquête publique sur le territoire valaisan. Conformément à l'art. 6a, al. 2, Ordonnance sur l'étude d'impact sur l'environnement OEIE, l'autorité compétente assume les droits et obligations de la Suisse en tant que partie d'origine – le canton peut désigner à cet effet une autre compétence ;

- l) le projet a été coordonné avec le Service cantonal de l'agriculture (SCA) afin de tenir compte des intérêts agricoles. Le SCA n'a aucune objection à formuler à l'encontre de la variante proposée.

marche à suivre

L'instance compétente veille à ce que la réalisation du projet s'effectue conformément aux plans approuvés, ainsi qu'aux charges et conditions arrêtées.

Décision

catégorie : Coordination réglée

date de la décision du Conseil d'Etat : 07.10.2015

date de l'approbation par la Confédération :

Documentation

- Concept cantonal de développement territorial
- Dossier de mise à l'enquête publique « H21Bo Déviation de St-Gingolph » mai 2012, SRTCE

LEGENDE

+++ Frontière nationale

Tracé H21:

— Tracé à ciel ouvert

- - - Tranchée couverte

● Ouvrage sur la Morge

— Raccordements sur route existante

■ Zone à bâtir

▨ Zone de protection de la nature

▨ Zone de protection du paysage

▨ Réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs des Grangettes (OROEM)

■ Aire forestière

— Voie de communication historique d'importance nationale avec substance (IVS)

— Ligne ferroviaire du Tonkin

