

ELARAGISSEMENT DE LA RAMPE D'ACCES AU TUNNEL DU MONT BLANC – RN205 COMMUNE DE CHAMONIX-MONT-BLANC

Maître d'ouvrage :



NOTICE COMPLEMENTAIRE DE LA FICHE CERFA N°14734*02 DE DEMANDE AU CAS PAR CAS

Sommaire

I. Plan de situation 4

II. Objet et justification de l’opération 5

III. Présentation du projet..... 5

 III.1. Emprises 5

 III.2. Assainissement des eaux pluviales 6

IV. Synthèse des contraintes du site..... 8

V. Principaux impacts et mesures envisagées 12

 V.1. Phase chantier 12

 V.1.1. Milieu physique 12

 V.1.2. Milieu naturel 13

 V.1.3. Milieu humain 13

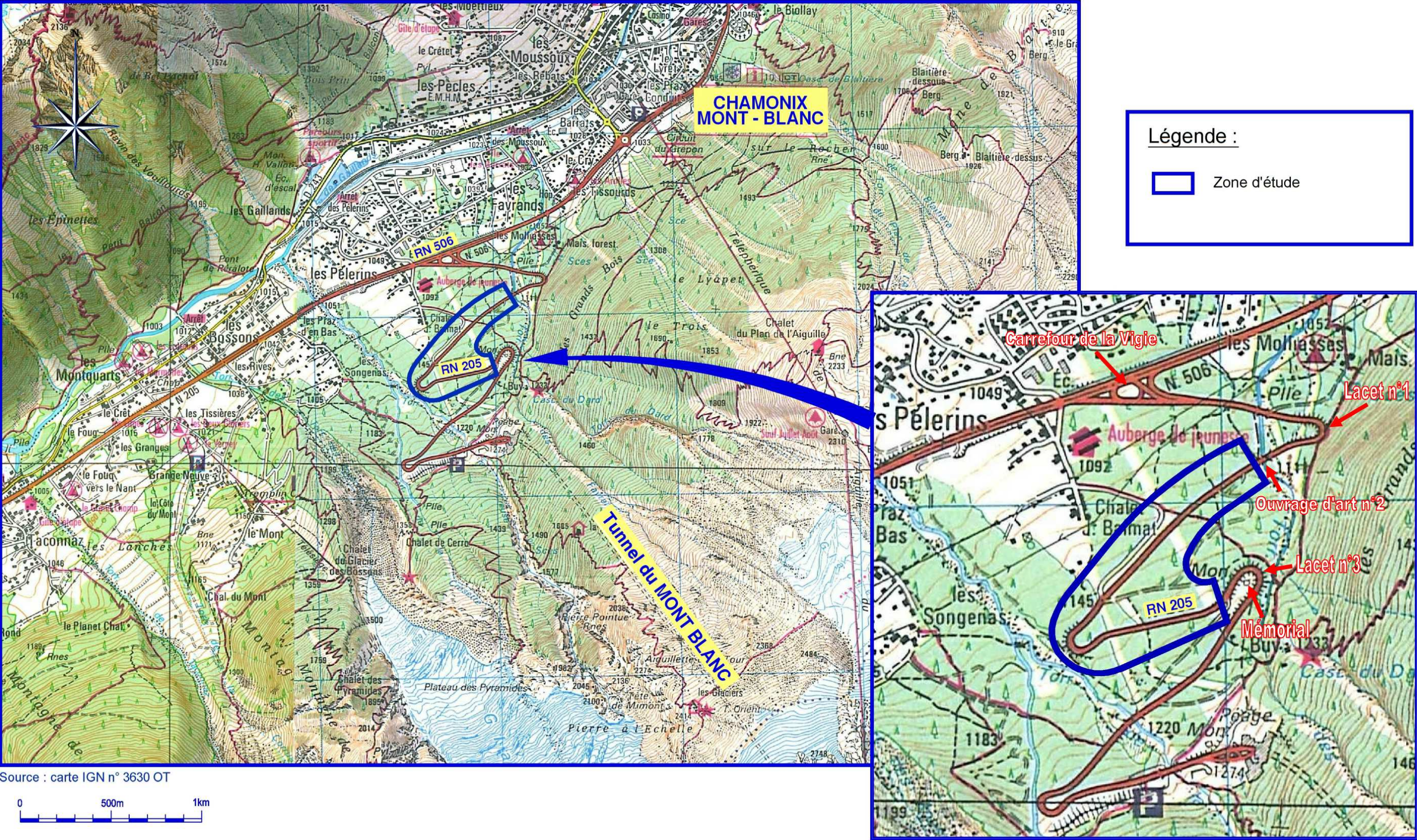
 V.2. Phase exploitation 15

 V.2.1. Milieu physique 15

 V.2.2. Milieu naturel 15

 V.2.3. Milieu humain 15

I. Plan de situation



II. Objet et justification de l'opération

La rampe française d'accès au tunnel du Mont-Blanc est un maillon de la RN 205, itinéraire classé à grande circulation, et s'inscrit dans l'itinéraire européen E25, composé de l'autoroute A40 et de la RN 205 (en cours d'aménagement à 2 x 2 voies), toutes deux concédées à ATMB. Elle prend naissance au carrefour de la Vigie et se termine à l'entrée du tunnel. La régulation de l'accès au tunnel du Mont-Blanc s'opérant au niveau du péage situé à l'entrée du tunnel provoque, lors des périodes de fort trafic, des remontées de files sur la rampe d'accès pouvant aboutir sur la RN 205, au-delà du carrefour de la Vigie.

Cette problématique a conduit ATMB à mettre en place, entre juin et octobre chaque année depuis 2005, un aménagement consistant à reprendre le marquage au sol afin de permettre la mise à deux voies montantes de la rampe et augmenter ainsi la capacité de stockage de la rampe. L'efficacité de cet aménagement temporaire ayant été constatée, et les conditions nécessaires à la mise en place et au repli de ce dispositif étant trop contraignantes, ATMB a décidé d'engager les études et travaux nécessaires à l'aménagement définitif d'une partie de la rampe à trois voies.

Les objectifs de l'opération sont les suivants :

- Améliorer la fluidité du trafic VL / PL dans le sens montant,
- Limiter l'impact des files d'attente de la rampe sur la circulation locale de Chamonix,
- Reprendre les chaussées sur la section réaménagée,
- Améliorer la sécurité en :
 - Mettant en conformité les dispositifs de retenue,
 - Augmenter légèrement le rayon du lacet N°2 pour les poids-lourds.

L'aménagement prévu consiste en la modification du profil en travers de la rampe d'accès au Tunnel du Mont-Blanc de façon définitive, en créant en sens montant une VSR (voie spéciale en rampe) destinée aux PL et aux véhicules lents et une voie centrale destinée aux seuls VL.

L'aménagement a fait l'objet d'un Avant-projet, en avril 2008, pour l'élargissement de la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc de 2 à 3 voies, entre les lacets n°1 et n°3.

Cette évolution permettra de s'affranchir des contraintes d'exploitation existantes liées aux modifications saisonnières de signalisation horizontale, que sont :

- le masquage des marquages permanents chaque printemps,
- la mise en place d'une signalisation provisoire à 3 voies,
- l'effacement des marquages provisoires chaque automne,
- le rétablissement des marquages permanents.

L'opération porte sur l'élargissement de 2 à 3 voies de la rampe française d'accès au tunnel du Mont-Blanc, entre les lacets n°1 et n°3. Plus précisément, l'opération est comprise entre l'OA n°2 situé peu après le lacet n°1, et le mémorial, peu avant le lacet n°3.

Le linéaire de rampe concerné est de 1 300 m, pour une longueur totale de la rampe de 4 100 m entre le carrefour de la Vigie et l'entrée du tunnel.



Vue générale de la rampe d'accès



Accès à la zone ONF

III. Présentation du projet

La solution proposée prévoit l'aménagement d'une deuxième voie montante après l'ouvrage d'art n°2 et jusqu'au mémorial. L'élargissement se fera de part et d'autre de la voirie existante.

Une voie supplémentaire en rampe (V.S.R.) de largeur 3,50 m est réalisée, y compris dans le lacet n°2, jusqu'à la courbe précédant le lacet n°3, avant laquelle la voie courante est rabattue.

Le biseau de rabattement de la voie courante est prolongé par un zébra destiné à :

- rattraper le profil en travers existant dans un tracé courbe,
- constituer un espace de rattrapage pour les dépassements tardifs.

L'aménagement ne modifie pas l'accès au mémorial, situé à l'extrémité du zébra. La sortie du mémorial vers Chamonix est rétablie.

Aucune bordure délimitant des ilots directionnels n'est implantée sur les chaussées en raison des contraintes de déneigement.

Le profil en travers type projeté est le suivant :

- Sens montant :
 - o une voie courante de largeur 3,25 m,
 - o une voie supplémentaire en rampe (V.S.R.) de largeur 3,50 m,
 - o une bande dérasée de largeur 0,50 m.
- Sens descendant :
 - o une voie de largeur 3,50 m,
 - o une bande dérasée de largeur 1,50 m.

Dans le lacet n° 2, ainsi que dans ses contre-courbes, ce profil en travers est conservé, avec de plus les sur-largeurs nécessitées par les rayons en plan (Rayon du lacet = 28 m, Rayons contre-courbes = 100 m en zone 1 et 55 m en zone 2), et par le dégagement du dispositif de retenue.

Dans le lacet n°2, le rayon intérieur de la voie montante pour les poids lourds est actuellement de 29 m en moyenne. Il sera de 32,35 m avec l'aménagement. La giration des poids lourds sera donc légèrement améliorée par rapport à la situation actuelle.

Pour limiter les emprises de terrassements, des dispositifs de soutènement sont créés en pied de talus de déblai ou en crête de talus de remblai. La hauteur moyenne des soutènements est de 1 m (excepté le mur de soutènement à la sortie du lacet 2).

En déblai, des enrochements localisés ou une GBA permettront le soutènement du talus en cas de nécessité.

En remblai, la différence de niveau entre la nouvelle crête du talus et le terrain naturel est faible sur la plus grande partie des deux alignements droits, et donc gérée par des engraisements de talus. Toutefois, cette différence de niveau est ponctuellement supérieure à 1,00 m :

- à la sortie de l'OA n°2,
- avant l'insertion du chemin du Chalet Balmat.

Dans ces deux cas, un mur de soutènement est créé.

III.1. Emprises

D'une manière générale, le recours à des soutènements a permis de limiter l'empiètement du projet hors des limites du domaine public.

Les emprises du projet se limitent au Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) et ne nécessiteront pas d'acquisitions foncières.

III.2. Assainissement des eaux pluviales

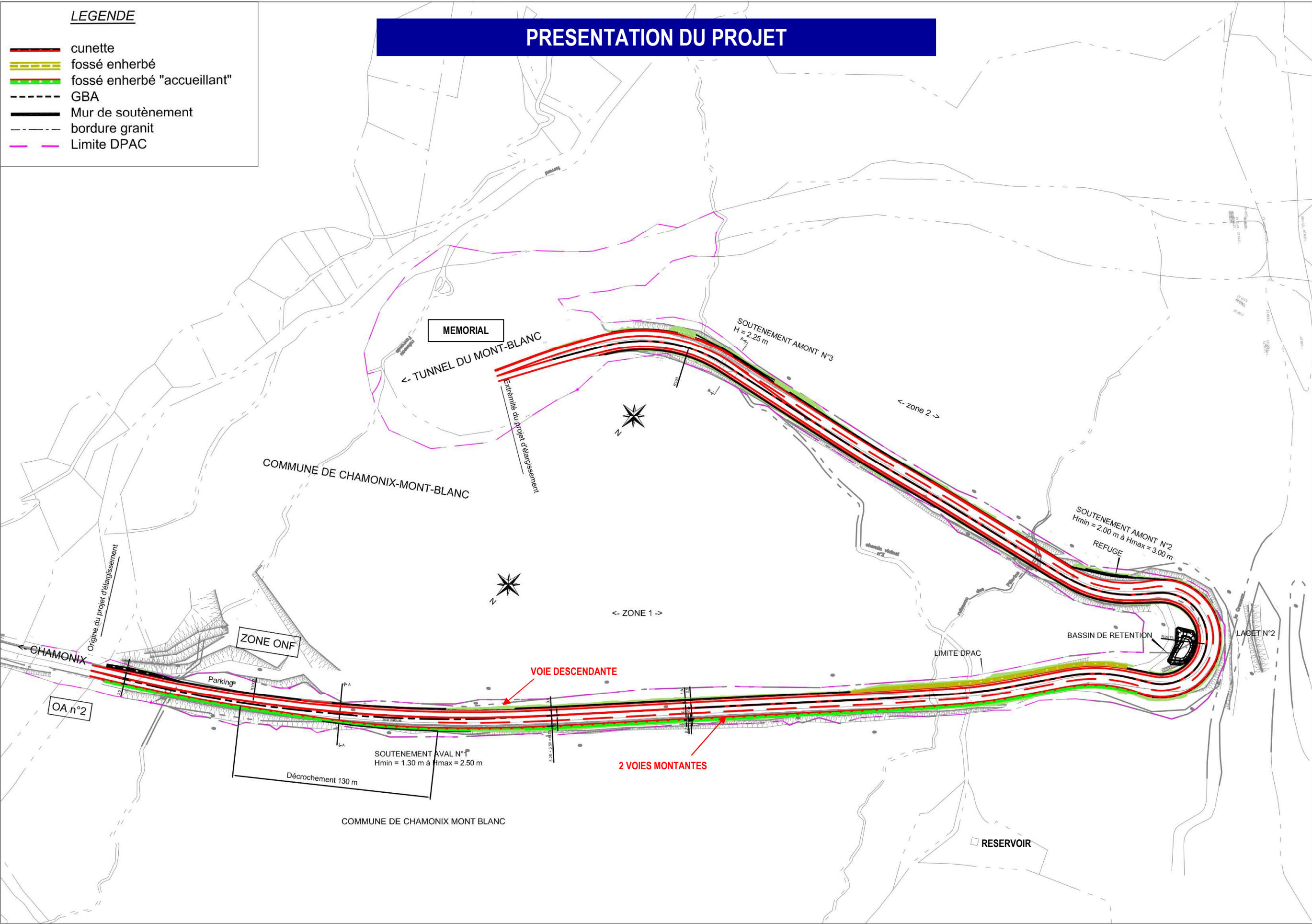
Le système d'assainissement de la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc est actuellement composé d'une cunette en béton située de part et d'autre de la chaussée. Ces cunettes récupèrent à la fois les eaux de chaussées, ainsi que les eaux du bassin versant naturel situé en amont de celle-ci. Des regards à grilles permettent le transit de ces eaux par des collecteurs implantés sous la chaussée, vers des points de rejet diffus vers le talus situé en aval de la rampe, sans traitement préalable.

Afin de proposer un aménagement permettant l'amélioration de la situation existante, il a été convenu, en concertation avec la DDT de Haute-Savoie, de collecter et traiter les eaux de chaussée uniquement au droit du lacet n°2 où le risque de renversement accidentel est le plus important, et de conserver les principes actuels sur les sections les plus rectilignes en cherchant à remplacer les dispositifs de collecte superficielle en béton par des dispositifs enherbés qui favorisent l'abattement de la pollution et réduisent les vitesses d'écoulement.

Les principes retenus consistent donc en :

- pour la zone comprise entre l'OA 2 et le chemin du Chalet Balmat :
 - o *côté amont* : fossé enherbé en bord de bande dérasée qui rejettera vers les traversées existantes pour un rejet diffus vers les talus en aval de la rampe. Lorsque l'emprise sera insuffisante, une bordure implantée en bord de bande dérasée dirigera le fil d'eau vers des regards à grille connectés sur une conduite enterrée qui guidera les eaux vers les traversées existantes ;
 - o *côté aval* : fossé au profil non agressif qui guidera les eaux de chaussées vers des descentes d'eaux, existantes ou à créer, pour un rejet diffus vers les talus situés à l'aval de la rampe.
- au niveau du lacet n°2 : il est prévu la collecte de la totalité des eaux de chaussée afin de piéger une éventuelle pollution accidentelle due à un renversement de camion. La chaussée étant intégralement déversée vers l'intérieur, une bordure granit, identique à l'existante, sera mise en place afin de guider les eaux de chaussée vers des regards à grille connectées sur un collecteur qui dirigera les eaux vers un bassin de rétention. Ce dernier sera implanté dans l'intérieur du lacet, hors de l'emprise de la voie de service ATMB, et permettra le confinement d'une pollution accidentelle par la mise en place d'un volume mort, et la rétention des eaux pluviales avant rejet vers le lit de la Creuse, pour lequel une traversée sous chaussée devra être créée. Le volume du bassin est de 150 m³ dont 94 sont destinés au volume mort.
- pour la zone comprise entre le lacet n°2 et l'accès au mémorial, avant le lacet n°3
 - o *côté amont* : Les emprises disponibles sont insuffisantes pour envisager l'intégration d'un dispositif de collecte enherbé. Une cunette en béton semblable à celles existantes sera mise en place le long de la bande dérasée pour le recueil des eaux de chaussée et du bassin versant naturel. Les eaux seront collectées dans une conduite implantée sous la cunette par la mise en place de regards à grille. Les traversées existantes seront réutilisées pour le rejet diffus vers le talus aval.
 - o *côté aval* : Comme à l'amont, l'emprise disponible ne permet pas d'intégrer un dispositif de collecte enherbé. Une bordure granit fera office de fil d'eau pour les eaux de chaussée de la voie descendante qui seront dirigées vers des descentes d'eau, existantes ou à créer, pour un rejet vers les talus situés à l'aval.

Tous les dispositifs décrits ci-dessus ont été dimensionnées pour une pluie d'occurrence décennale et en vérifiant la non-inondabilité de la chaussée pour une pluie de retour 25 ans.



IV. Synthèse des contraintes du site

Le tableau synthétique ci-dessous et les cartes, pages suivantes, présentent les différents enjeux du territoire concerné par le projet d'élargissement de la RN205.

Cette analyse est décomposée par grandes thématiques (milieu physique, milieu naturel, milieu humain et paysage), elles-mêmes subdivisées en sous-thèmes.

Un niveau d'enjeu et de contrainte est déterminé pour chaque sous thème, de fort à non significatif, afin de les hiérarchiser.

Hiérarchisation des enjeux (E) et des contraintes (C) : Fort

 Moyen

 Faible

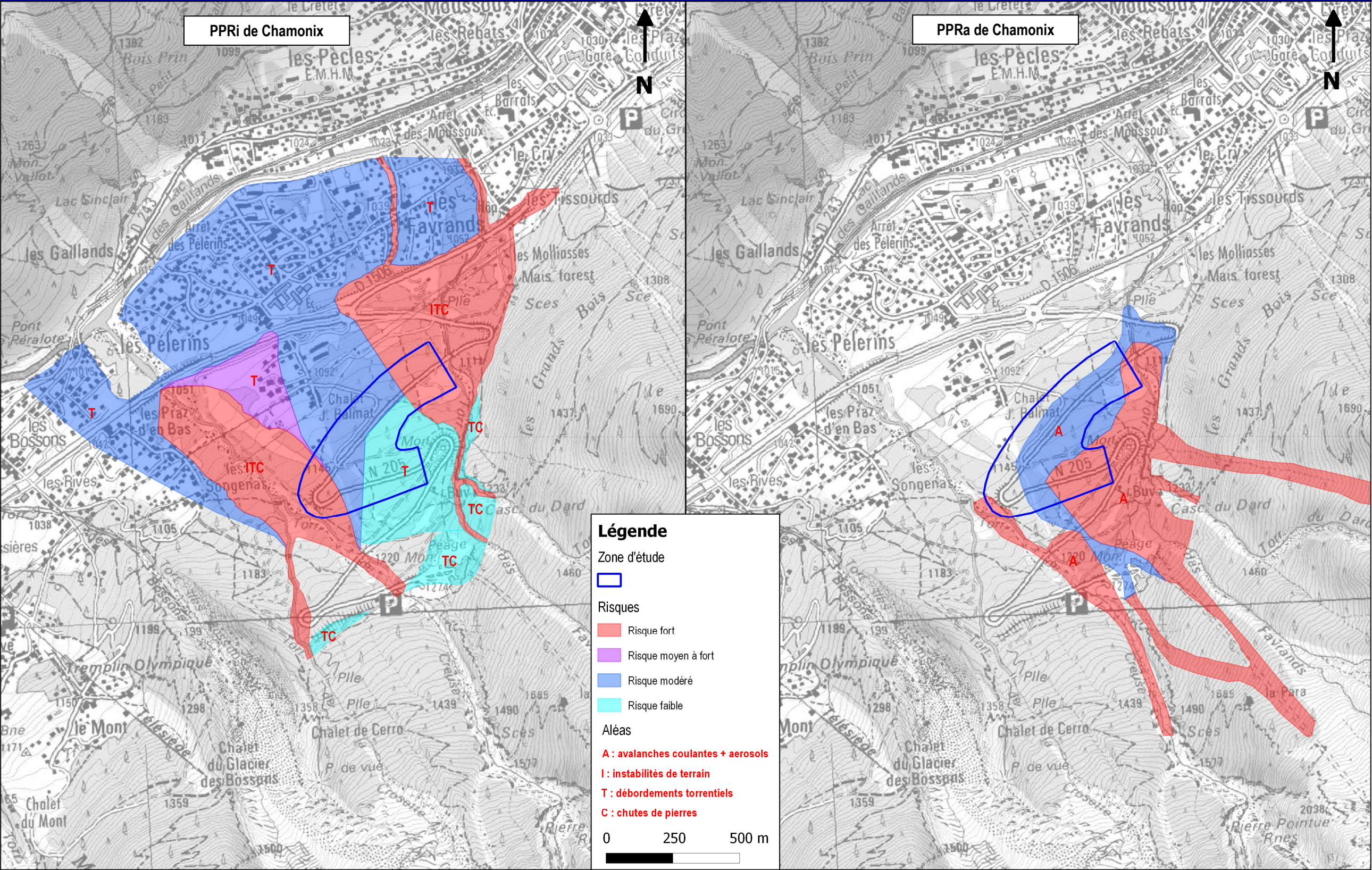
 Non significatif

Thématiques		Enjeux (E) et contraintes (C) d'environnement du site d'étude	
Milieu physique			
Topographie	C	- La topographie du site est marquée. L'altitude minimale sur la zone est de 1113 m et s'élève progressivement jusqu'à 1178 m avant le lacet n°3.	
Géologie et hydrogéologie	C	- Formations géologiques constituées principalement de cônes de déjection vifs et de moraines glaciaires reposant sur des roches métamorphiques (schistes et gneiss divers).	
	E	- La zone d'étude appartient à la masse d'eau souterraine « Domaine plissé et socle du bassin versant Arve amont » (FRDG403) dont l'état quantitatif et l'état chimique sont bons en 2009 et l'objectif d'atteinte de bon état est fixé à 2015.	
	E	- Un captage d'alimentation en eau potable se localise à proximité de la zone d'étude : captage de Nant Provent, dont l'arrêté de DUP date du 29/08/1995, et localisé en amont du 3ème virage. Son périmètre de protection éloigné s'étend largement vers l'est sans intercepter la zone d'étude. Un réservoir est également recensé à 100 m de distance du 2ème virage.	
Hydrologie	C	- La zone d'étude est couverte par le SDAGE Rhône-Méditerranée qui fixe les grandes orientations de préservation et de mise en valeur des milieux aquatiques, ainsi que des objectifs de qualité à atteindre d'ici à 2015. Elle est concernée par la masse d'eau « Cours d'eau » de l'Arve de la source au barrage des Houches n°FRDR566a. Il s'agit d'une masse d'eau fortement modifiée au sens de l'article 4.3 de la Directive Cadre Européenne. La qualité écologique de l'eau était jugée médiocre en 2009 avec un objectif d'atteinte de bon état en 2027. La qualité chimique de l'Arve est quant à elle jugée de bonne en 2009 avec un objectif d'atteinte de bon état en 2015. L'Arve fait également l'objet d'un 2 ^{ème} Contrat de rivière, actuellement à l'étude, qui poursuivra les objectifs du premier contrat mis en place entre 1995 et 2005. Un SAGE est en cours d'élaboration.	
	E	- La zone d'étude se localise plus particulièrement entre deux affluents (non référencés au SDAGE RM) en rive gauche de l'Arve : le torrent des Favrands issu du Mont-Blanc et traversant la RN205 après le premier lacet dans le sens montant par un ouvrage de type pont cadre large de plusieurs mètres d'ouverture hydraulique ; le torrent de la Creuse également issu du massif du Mont-Blanc et s'écoulant en pied de talus du 2ème virage.	
Climatologie	C	- Contrainte climatique liée au régime de précipitations souvent neigeuses nécessitant des moyens d'intervention adaptés. Les chaussées sont également soumises au risque de verglas.	
Qualité de l'air	E	- Qualité d'air globalement correcte à amont de la Vallée de l'Arve, vers Chamonix, avec une dégradation progressive en aval liée à la circulation automobile.	
	E	- Vallée de l'Arve soumise à un Plan de Protection de l'Atmosphère approuvé le 16 février 2012.	
Risques naturels majeurs	C	- Pollutions issues de la circulation routière significatives à proximité du réseau routier (RN205 et RN506 en particulier) avec des pics de pollution (PM10, NO2) régulièrement enregistrer par la station des Bossons avant la montée vers le tunnel du Mont Blanc.	
		- Site d'étude concerné par un aléa de sismicité moyenne (4),	
		- La commune de Chamonix-Mont-Blanc possède un PPRI, approuvé en 1992, révisé le 17 mai 2002, dont le zonage réglementaire (règlements X, K, J, I), concerne la zone d'étude pour des risques de débordements torrentielles, d'instabilités de terrain, de chutes de pierres ainsi que de ruissellements avec des aléas allant de forts à faibles. Le risque fort s'étend depuis le bas de la vallée jusqu'à environ 500m après le premier virage et au droit du 2ème virage. Le reste de la zone est en risque faible.	
		- La commune de Chamonix-Mont-Blanc possède un PPRa, approuvé le 26 mars 2012, qui inclut la zone d'étude dans les zones de risques moyens à forts (règlements X et AB) des avalanche des Glaciers, des Songenaz et du Creuzot pouvant générer des avalanches coulantes mais également des aérosols.	
- A noter les débordements récents de la Creuse en 2007 et des Favrands en 2009 qui ont conduit à la fermeture temporaire de l'itinéraire. En effet, ces cours d'eau à régime torrentiel ont la particularité de charrier d'importants volumes de matériaux.			
Milieu naturel			
Protections et inventaires	E	- La zone d'étude se localise à proximité mais en dehors de la ZNIEFF de type II n°7423 du Massif du Mont-Blanc et ses annexe, vaste ensemble naturel reconnu pour sa richesse écologique.	
	E	- La zone d'étude se localise à proximité du Site Classé du Massif du Mont-Blanc (SC147), classé par arrêté préfectoral en date du 14 juin 1951.	
Habitat	E	- La zone d'étude traverse la forêt communale de Chamonix constituée essentiellement de résineux et en particulier d'épicéas et de mélèze.	
Faune et flore	E	- La zone d'étude n'a pas fait l'objet de relevé floristique. Les visites de terrain ont mis en évidence la présence de résineux (épicéas et mélèzes) et de quelques pelouses au droit des virages.	
	E	- La zone d'étude n'a pas fait l'objet de relevé faunistique. La faune potentielle est celle communément rencontrée au sein des espaces forestiers (oiseaux forestiers, gibiers, ...).	
Fonctionnalités	E	- D'après le document Réseau Ecologique Rhône-Alpes édité par le Conseil Régional, aucun corridor écologique n'est recensé au droit de la zone.	
Milieu humain			
Document d'urbanisme	C	- Commune de Chamonix couverte par un PLU approuvé le 20 février 1979 et dont la dernière révision date du 15 juin 2012. La zone d'étude est située en zone naturelle N. L'ensemble des massifs boisés, hors DPAC, sont des Espaces Boisés Classés où le défrichement est interdit.	
	C	- Un emplacement réservé (ER 20) correspondant à la zone de travaux relatifs au torrent des Favrands.	
	C	- La zone d'étude est actuellement concernée par une servitude d'utilité publique de remonté mécanique. Cependant cette dernière n'est plus en activité depuis de nombreuses années et est vouée à disparaître. Elle ne doit donc pas être prise en compte.	

Hiérarchisation des enjeux (E) et des contraintes (C) : Fort Moyen Faible Non significatif

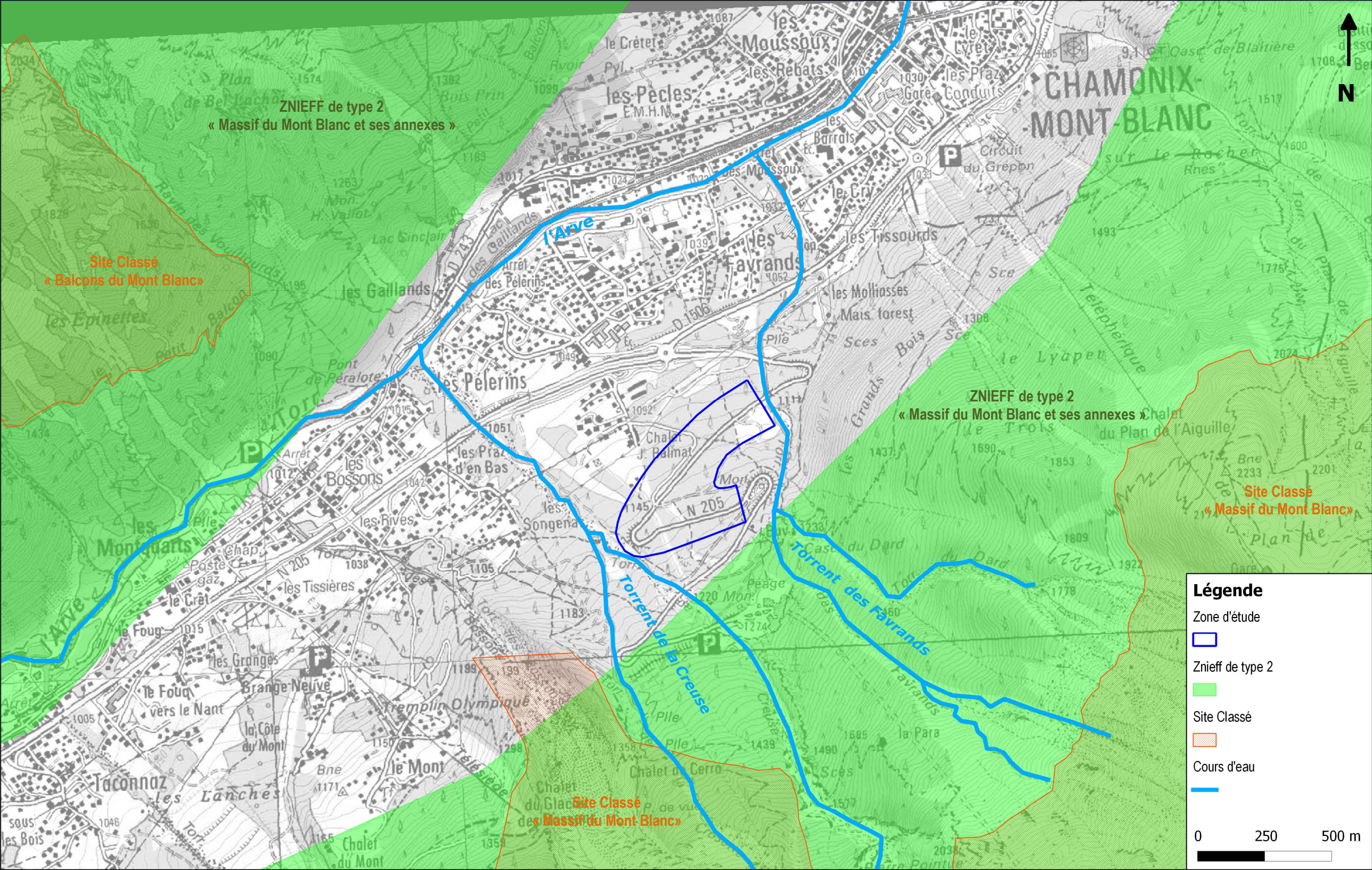
Thématiques		Enjeux (E) et contraintes (C) d'environnement du site d'étude
Habitat	E	- Habitat absent le long de l'itinéraire existant. Les plus proches habitations sont présentes dans la vallée et au droit de la voie communale « Montée Jacques Balmat » à une centaine de mètres en contrebas de la RN205 au droit du projet.
Activités	E	- L'Office National des Forêts dispose d'un parc à grumes dont l'accès se réalise entre le 1er et le 2ème virage. Il sert au stockage et à la vente de bois liés à l'entretien de la forêt communale.
	E	- Présence d'un chalet ayant appartenu à Jacques Balmat (premier alpiniste à réussir l'ascension du Mont-Blanc en 1786) sous le second virage, d'une auberge de jeunesse le long de la voie communale, à proximité de la bifurcation RN506/RN205, présence d'itinéraires de randonnée dont l'itinéraire des Favrandes qui relie la vallée à la cascade du Dard et qui traverse la chaussée de la RN205 entre le 1er virage et le second. La zone d'étude ne concerne pas le Mémorial en mémoire des victimes de l'accident du tunnel du Mont-Blanc, localisé dans le 3ème lacet.
Patrimoine archéologique et historique	E	- La commune de Chamonix dispose de quatre Monuments Historiques : L'église Saint-Michel (située rue La Mollard), classée par arrêté du 28 décembre 1979 ; Une fontaine au sommet de la ville, classée par arrêté du 26 mars 1941 ; Le presbytère, inscrit par arrêté du 12 mars 1941 ; Une fontaine Place Jacques Balmat comprenant un bassin et un obélisque en granit, classé par arrêté du 26 mars 1941. La zone d'étude n'intercepte aucun périmètre de protection de ces monuments.
	E	- Absence de vestiges archéologiques référencés préfigurant d'une sensibilité potentielle à la découverte de nouveaux vestiges.
Paysage	E	- La zone d'étude se place dans l'unité paysagère de la « Vallée de Chamonix » qui constitue un paysage marqué par de grands équipements liés aux sports d'hiver et aux infrastructures nécessaires à la desserte des stations. La zone se situe également à proximité de l'unité paysagère des « Hautes vallées du massif du Mont-Blanc et des Contamines-Montjoie, jusqu'au bassin des Chapieux ».
	E	- Le site du massif du Mont-Blanc est classé parmi les sites à caractère pittoresque et comprend les glaciers, les sommets, les terrains domaniaux et communaux situés sur le territoire des communes de Chamonix, les Houches, les Contamines et Saint-Gervais-les-Bains. - Le site est dominé par le Massif du Mont-Blanc qui s'impose dans le paysage depuis la vallée de Chamonix. Le massif et la rampe d'accès au tunnel sont plus particulièrement visibles depuis le balcon du Mont-Blanc (site classé) sur le flanc opposé (Brévent) à la rampe. Par contre, la RN205 traverse une forêt de résineux donc d'arbres au feuillage persistant permettant de masquer l'infrastructure aux yeux des habitants de la vallée. Les secteurs de mélèzes sont cependant plus sensibles en raison de la perte de leurs aiguilles en hiver.

CARTE DES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES: RISQUES NATURELS



INGEROP 04/12/2012, Sources: IGN, PPRi de Chamonix approuvé le 17/05/2002, PPRa de Chamonix approuvé le 26/03/2010, Projection: RGF93/Lambert 93, Echelle: 1/12500

CARTE DES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES: MILIEU NATUREL



INGEROP 04/12/2012, Sources: IGN, DREAL, Projection: RGF93/Lambert 93, Echelle: 1/12500

V. Principaux impacts et mesures envisagées

V.1. Phase chantier

V.1.1. Milieu physique

THEME	IMPACTS POTENTIELS DU PROJET EN PHASE TRAVAUX	MESURES PROPOSEES
Eaux souterraines et superficielles	<p>Interception des écoulements souterrains par :</p> <ul style="list-style-type: none">- les travaux de terrassement,- la modification des débits voire tarissement des sources proches,- le rabattement localisé des aquifères. <p>Ce risque de perturbation est faible car le projet ne nécessite pas d'importants terrassements (8200 m³ de déblais et 700m³ de remblais) et le projet conduit à faiblement augmenter la surface nouvellement imperméabilisée par rapport à la surface totale du bassin versant naturel. Le projet ne touchera pas le captage de Nant Provent car ce dernier se localise à l'amont du projet et ses périmètres de protection n'interceptent pas l'itinéraire élargi.</p>	Aucune mesure envisagée.
	<p>Interception des écoulements superficiels et des champs d'inondation par création de zones d'installations de chantier pouvant engendrer des interceptions ou des modifications de circulation d'eau</p> <p>Le projet ne franchit aucun cours d'eau sur sa section à élargir. Cependant, il est concerné par un risque faible à moyen de débordement torrentiel. Le projet n'aura pas d'impact sur le débit des cours d'eau et donc sur les risques liés aux crues torrentielles car il conduit à modifier les bassins versants du Dard et de la Creuse de manière insignifiante par rapport à la situation actuelle.</p>	
	<p>Impacts en phase chantier sur la qualité des eaux souterraines et superficielles :</p> <ul style="list-style-type: none">- pollution due aux mouvements de terre (terrassements) avec augmentation de la turbidité des eaux et entraînement de substances polluantes dans les nappes et les cours d'eau,- rejet accidentel de polluants dans le sol avec un risque d'infiltration ou de ruissellement lors de précipitations pouvant polluer la nappe et les cours d'eau.	<p>Mesures réductrices en prévention :</p> <ul style="list-style-type: none">▫ mise au point d'un plan de circulation de chantier (délimitation précise des aires d'évolution et d'entretien des engins, installations de chantier à l'écart des zones sensibles et précautions relatives à l'entretien des engins),▫ maintenance préventive du matériel (étanchéité des réservoirs et circuits de carburants, lubrifiants et fluides hydrauliques),▫ mise en place d'une collecte et d'une évacuation des déchets,▫ mise en place d'un assainissement provisoire et étanchéité de la plateforme de chantier avec récupération des eaux et traitement avant rejet dans le milieu naturel,▫ mise en place d'un réseau de contrôle des milieux et établissement d'une procédure définissant les mesures à prendre en cas de pollution accidentelle,▫ présence sur le chantier de moyens d'intervention en cas de déversement d'un produit polluant,▫ application d'un Plan d'Assurance Environnement par les entreprises. <p>Mesures réductrices en cas d'incident :</p> <ul style="list-style-type: none">▫ application des modalités des plans de secours (Plan d'Organisation et d'Intervention),▫ enlèvement immédiat des terres souillées,▫ utilisation des techniques de dépollution des sols et des nappes pour bloquer la progression de la pollution et résorber celle-ci,▫ dépollution des eaux de ruissellement par écrémage, filtrage avant rejet dans le milieu naturel. <p>L'ensemble de ces mesures seront reprises et détaillées dans le dossier d'instruction au titre de la protection des eaux et des milieux aquatiques (L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement).</p>
Risque d'avalanche	Le projet en phase travaux n'a pas d'impact sur les avalanches. Il s'agit en revanche d'une contrainte pour le chantier.	Pas de mesure spécifique à prévoir mais évacuation de la zone de chantier en cas de tirs pour déclencher les avalanches

Impact fort	Impact modéré	Impact faible	Impact nul	Impact positif

V.1.2. Milieu naturel

THEME	IMPACTS POTENTIELS DU PROJET EN PHASE TRAVAUX			MESURES
Milieu naturel		<p>Opérations de chantier, bases chantier, pistes et accès de chantier entraînant :</p> <ul style="list-style-type: none">- destruction et/ou dégradation d'habitats naturels et d'espèces situés au sein de la zone de travaux. Or le projet ne touche pas de milieux naturels inventoriés, ni protégés. Il va éventuellement conduire à l'abattage de certains arbres au droit de la voirie existante.- destruction et/ou dégradation d'habitats naturels et d'espèces situés à proximité de la zone de travaux,- dérangement de la faune (par les défrichements) et arrêt potentiel de la fréquentation du site,- propagation d'espèces indésirables invasives lors de la libération des emprises,- dégradation de la qualité des eaux due au rejet dans le cours d'eau de substances polluantes et/ou toxiques et par conséquent impact sur la vie biologique aquatique.		<p>Mesures réductrices :</p> <ul style="list-style-type: none">- limitation de l'emprise du chantier et des circulations d'engins au strict nécessaire,- implantation de filets anti-poussières en bordure de l'emprise et arrosage régulier par temps sec,- installation d'un réseau d'assainissement provisoire des eaux de ruissellement,- aménagement des bases travaux pour éviter tout risque de propagation des pollutions en cas de déversements accidentels,- suivi de chantier pour assurer la mise en œuvre des mesures préconisées,- les coupes des arbres devront intervenir en dehors des périodes de reproduction de l'avifaune. <p>Mesures compensatoires :</p> <ul style="list-style-type: none">- végétalisation avec des espèces indigènes adaptées aux conditions écologiques locales pour limiter l'entraînement des matières en suspension.

Impact fort	Impact modéré	Impact faible	Impact nul	Impact positif

V.1.3. Milieu humain

THEME	IMPACTS POTENTIELS DU PROJET EN PHASE TRAVAUX			MESURES
Habitat, organisation spatiale et cadre de vie- Activités (sylviculture)		<p>En l'absence d'habitat directement présent en bordure de la RN205, les impacts potentiels du projet seront limités, voire absents. Ceux-ci se traduisent par les perturbations des circulations pour les usagers empruntant l'itinéraire pour se rendre sur la plate-forme du tunnel du Mont-Blanc ou pour accéder à l'Italie.</p> <p>Le projet, en phase travaux, va également entraîner la perturbation de l'accès au parc à grumes de l'ONF et plus généralement l'emprise du chantier pourra conduire à perturber l'activité sylvicole et de loisirs.</p> <p>Le projet conduit aux prélèvements de terres boisées liés aux occupations temporaires et aux dépôts en phase chantier</p>		<p>Mesures réductrices :</p> <ul style="list-style-type: none">- concertation auprès des communes sur le phasage des travaux,- dessertes provisoires des parcelles forestières et maintien de l'accès au parc à grumes de l'ONF,- information des usagers sur les conditions de circulation (au Fayet). <p>Mesures compensatoires :</p> <ul style="list-style-type: none">- rétablissement des accès,- remise en état des emprises de chantier.
Réseaux et servitudes		<p>Certains réseaux risques d'être interrompus pendant les travaux</p>		<p>Mesures suppressives :</p> <ul style="list-style-type: none">- procédure DICT - Rétablissement des réseaux et/ou déviation préalablement aux travaux.
Paysage		<p>Le projet, en phase travaux, conduit à des impacts visuels temporaires liés à la mise à nu des terrains, aux opérations de terrassements.</p> <p>Cet impact sera néanmoins limité à quelques mètres de part et d'autre de la plate-forme actuelle de la RN205.</p>		<p>Mesures réductrices :</p> <ul style="list-style-type: none">- revégétalisation rapide des talus et plantations dès que les opérations de terrassement sont terminées,- remise en état au fur et à mesure de l'avancement des travaux et dès que possible, c'est-à-dire dès que leur usage n'est plus nécessaire,- réflexion intégrant la dimension du paysage, concertation au préalable avec les acteurs concernés.

Air		<p>Le projet, en phase travaux, va conduire :</p> <ul style="list-style-type: none">- aux dispersions de poussières lors d'opérations de mise en œuvre sur un sol naturel sec (terrassements, circulations d'engins et de camions sur l'emprise du chantier), lors d'opération sur les matériaux finis (reprises de béton, découpe de béton ou de bitume à la scie ou limiter les reprises au marteau piqueur), lors des opérations de transfert, chargement et déchargement de matériaux, poussières issues des équipements et des zones de stockage ; à l'émission de fumées et à la dispersion des produits pulvérulents,- à la dispersion des produits potentiellement polluants,- aux dégagements d'odeurs liés à la mise en œuvre de certains produits ou à la réalisation de certains travaux,- au risque d'incendie, principal vecteur de dispersion dans l'air,- à l'émission de gaz d'échappement par les camions et engins de chantier, <p>Toutefois l'absence de bâti à proximité directe du projet limite la gêne qui pourrait être causée aux riverains.</p>	<p>Mesures suppressive :</p> <ul style="list-style-type: none">- respecter la zone définie pour les chargements – déchargements,- interdire de brûler les déchets. <p>Mesures réductrices :</p> <ul style="list-style-type: none">- arrosage des pistes si les conditions météorologiques favorisent le phénomène (temps sec et venteux) et bâchage des engins,- mettre en place sur le chantier une démarche qualité pour limiter les emprises et préserver l'environnement (PME),- choisir opportunément le lieu d'implantation des équipements ou zones de stockage de matériaux en tenant compte des vents dominants et de la sensibilité du voisinage,- protéger la zone de stockage (signalisation, contrôle de la circulation),- surveiller les conditions de stockage (identification et intégrité des contenants, respect des consignes de sécurité lors des transvasements),- contrôler l'entretien et la maintenance des équipements producteurs de fumées et de poussières (centrales à enrobés, centrales à béton...),- vérifier la présence de dispositifs de filtration des poussières et fumées,- s'assurer de la maintenance et de l'entretien des camions et engins, et respect des normes anti-pollution,- tenir compte des conditions météorologiques (vent) et de la proximité des riverains,- informer le voisinage de la durée des travaux (étanchéité, revêtement...) et de l'utilisation de produits odorants (peinture...),- s'assurer de la surveillance et de la présence de moyens de lutte contre l'incendie et de personnels qualifiés.
Ambiance sonore		Les travaux conduisent également à la modification de l'environnement sonore du site	<p>Mesures réductrices :</p> <ul style="list-style-type: none">- limiter les activités à la période diurne,- limiter les émissions sonores des matériels utilisés (respect de la réglementation),- obliger les acteurs à prendre des précautions,- information des riverains.
Patrimoine archéologique		Le projet en phase travaux pourra conduire à la mise à nu de vestiges archéologiques. Cependant, au regard de la sensibilité du site, ce risque est faible.	<p>Mesures suppressive :</p> <ul style="list-style-type: none">- dispositions de l'archéologie préventive,- signalement des découvertes fortuites au maire de la commune et à la DRAC.
Patrimoine culturel		Vis à vis du patrimoine culturel, les impacts en phase travaux seront surtout paysagers	<p>Mesures réductrices :</p> <ul style="list-style-type: none">- revégétalisation rapide des talus,
Tourisme et loisirs		Les travaux vont conduire à perturber la circulation sur les itinéraires de randonnée	<p>Mesures réductrices :</p> <ul style="list-style-type: none">- information des usagers,- dessertes provisoires des équipements,- déviation provisoire d'itinéraires sans fermeture.

Impact fort	Impact modéré	Impact faible	Impact nul	Impact positif

V.2. Phase exploitation

V.2.1. Milieu physique

THEME	IMPACTS POTENTIELS DU PROJET EN PHASE EXPLOITATION		MESURES PROPOSEES
Eaux souterraines et superficielles		Impacts en phase exploitation sur la qualité des eaux souterraines et superficielles : <ul style="list-style-type: none"> - pollution chronique, liée essentiellement aux échappements et à l'usure des véhicules et des équipements de la route, - pollution accidentelle liée au déversement éventuel de matières dangereuses sur la voie 	Mesures suppressives <ul style="list-style-type: none"> ▫ mise en place de dispositifs anti-déversement. Mesures réductrices <ul style="list-style-type: none"> ▫ collecte et traitement des eaux collectées au droit du lacet n°2 (zone potentiellement accidentogène) avant rejet, ▫ mise en place de procédures d'alerte rapide des moyens d'intervention, ▫ Application des mesures curatives définies en phase chantier en cas d'accident.
Risques avalanche		Le projet en phase exploitation n'a pas d'influence sur le risque avalancheux car il ne modifie pas significativement le relief, ni la forêt qui assure une certaine stabilité au manteau neigeux.	Pas de mesures spécifiques à prévoir mais suivi de la procédure actuelle en cas de déclenchement d'avalanche.

V.2.2. Milieu naturel

THEME	IMPACTS POTENTIELS DU PROJET EN PHASE EXPLOITATION		MESURES
Milieu naturel		Les effets de coupure, de fragmentation et de mortalité directe ne sont pas aggravés par rapport à la situation existante (la route ne sera pas clôturée). La surface d'emprise nécessaire à la réalisation du projet est faible (inférieure à 0,1 ha) et le projet n'intercepte aucun corridor écologique connu, ni d'habitat patrimonial, ni Espaces Boisés Classés. Le projet n'aura donc pas un impact significatif par rapport à la situation actuelle.	Mesures réductrices : <ul style="list-style-type: none"> - mesures préventives et curatives vis à vis des pollutions accidentelles (voir mesures pour les eaux souterraines et superficielles). Mesures compensatoires : <ul style="list-style-type: none"> - plantations compensatoires à base d'essences indigènes locales.

V.2.3. Milieu humain

THEME	IMPACTS POTENTIELS DU PROJET EN PHASE EXPLOITATION		MESURES
Habitat, organisation spatiale et cadre de vie- Activités (sylviculture)		En l'absence d'habitat directement présent en bordure de la RN205, les impacts du projet une fois les travaux réalisés seront limités, les accès au parc à grumes et à la voie communale seront rétablis sur place. Le projet ne sort pas des emprises du domaine public concédé qui couvre la RN205 actuelle. Le projet n'impacte aucun Espace Boisé Classé.	Mesures compensatoires : <ul style="list-style-type: none"> - rétablissement des voies et chemins.
Réseaux et servitudes		Le projet n'a pas d'impact en phase exploitation, les réseaux étant tous rétablis soit préalablement aux travaux, soit à l'issue des travaux. Le projet n'intercepte pas de servitudes.	Le projet ne nécessite pas la mise en place de mesure spécifique
Air		Le projet ne conduit pas à une augmentation du trafic sur l'itinéraire mais à une meilleure fluidité de ce dernier. Par conséquent, la qualité de l'air devrait s'améliorer au droit du projet.	Le projet ne nécessite pas la mise en place de mesure spécifique
Ambiance sonore		Comme pour l'air, le projet ne conduit pas à augmenter les trafics sur l'itinéraire mais à les fluidifier. Le projet n'aura pas d'impact significatif sur l'environnement sonore du site. Rappelons également qu'aucune habitation ne se situe à proximité de la RN205.	Le projet ne nécessite pas la mise en place de mesure spécifique

Patrimoine archéologique		Le projet n'aura pas d'impact sur l'archéologie en phase exploitation	Le projet ne nécessite pas la mise en place de mesure spécifique
Patrimoine culturel		Vis à vis du patrimoine culturel, les impacts seront surtout paysagers. Le projet se localise également à proximité du site classé du Mont-Blanc.	Mesures réductrices : - mise en œuvre de murets pour minimiser les emprises et maintenir le masque visuel exercé par la forêt actuelle afin de maintenir la qualité d'insertion visuelle de l'itinéraire depuis la vallée.
Tourisme et loisirs		Le projet n'aura pas d'incidence sur les itinéraires de randonnée	Le projet ne nécessite pas la mise en place de mesure spécifique
Paysage		L'impact du projet sur le paysage sera peu important en phase définitive par la mise en œuvre de terrassements réduits, localisés sur quelques mètres de part et d'autre de la plate-forme actuelle. L'itinéraire bénéficie actuellement d'une bonne insertion visuelle depuis la vallée car elle serpente au sein d'un massif boisé jouant le rôle de masque visuel. Or, ce massif ne sera que faiblement amputé en lisière par la réalisation du projet donc l'itinéraire actuel va continuer de bénéficier de la capacité d'absorption visuelle du massif.	Mesures réductrices : - concertation à prévoir avec la commune de Chamonix sur le parti d'aménagement paysager afin préserver la qualité paysagère du massif du Mont-Blanc.

Impact fort	Impact modéré	Impact faible	Impact nul	Impact positif