Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

Projet intitulé : « Tramway Genève – Saint-Julien en genevois - dossier d'enquête publique avant travaux »
(Maître d'ouvrage : M. le président de la communauté de communes du Genevois-Porte Sud de Genève)

Avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact

au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement
(évaluation environnementale)

Avis n° 2015-000P1703 **émis le** 07 MAI 2015

DREAL RHONE-ALPES / Service CAEDD
5, Place Jules Ferry
69453 Lyon cedex 06

http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr

Affaire suivie par : Yves MEINIER
DREAL Rhône-Alpes/Service CAEDD/AE
Tél. : 04 26 28 67 50
Fax : 04 26 28 67 79
Courriel : yves.meinier@developpement-durable.gouv.fr
Ref : C:\Users\mahe-rosan\AppData\Local\Temp\25\20150506_DEC_tramway_StJulien_avis AE.odt

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes / Service Connaissance, Autorité Environnementale et Développement Durable / Groupe Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.

L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

Avis

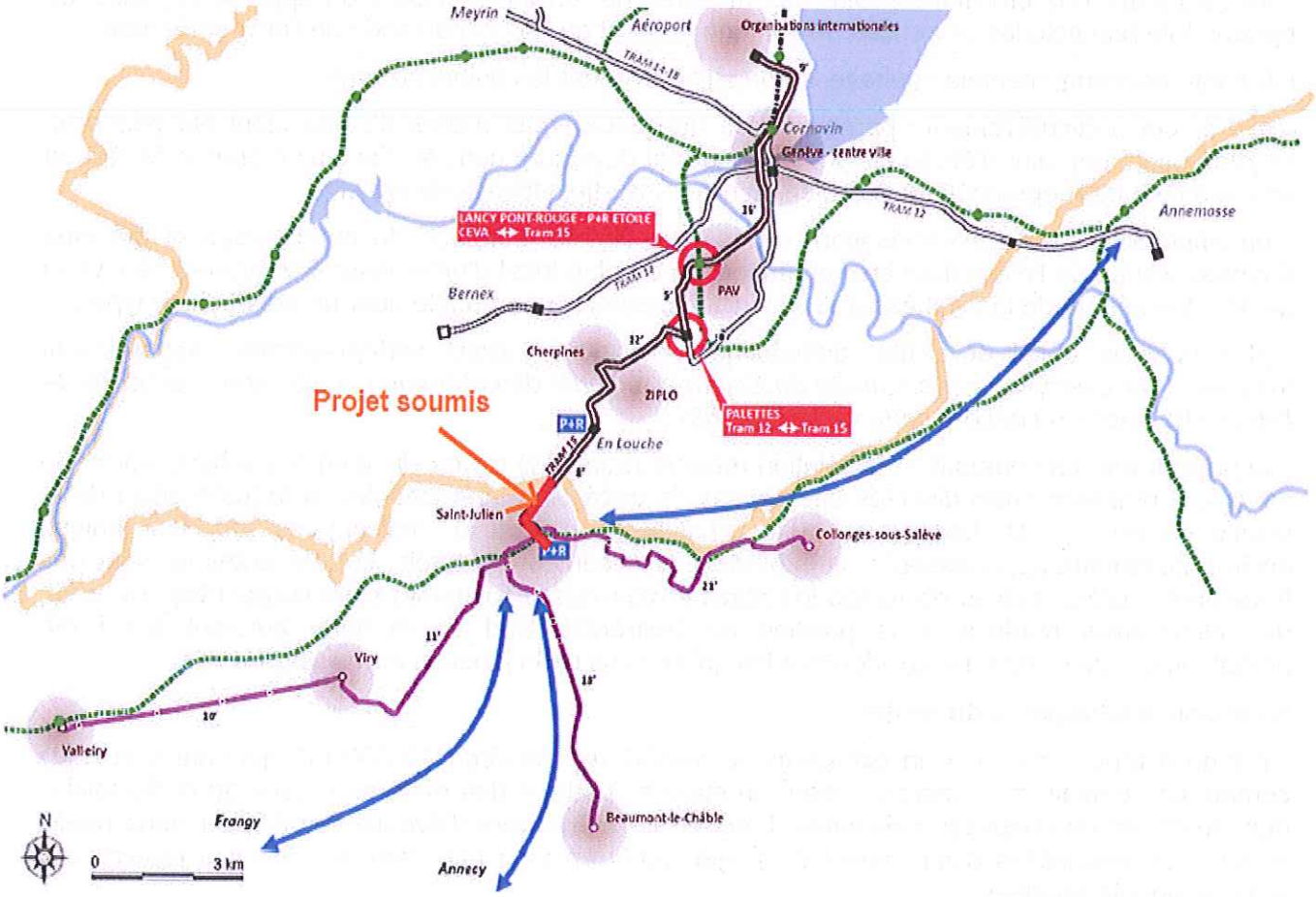
1) Contexte du projet

En termes de déplacements, le fonctionnement du secteur de Saint Julien en genevois est étroitement lié à celui de l'agglomération genevoise, à laquelle la commune a déjà été reliée par tramway au cours de la première moitié du XXème siècle.

Le secteur de la communauté de communes du genevois concerne environ 20 % des déplacements transfrontaliers recensés avec le canton de Genève, avec une part transports en commun qui reste faible (3%) par comparaison à d'autres accès (*33 % de part modale TC pour les usagers en provenance du canton de Vaud et 15 % pour ceux transitant par Annemasse*) en raison notamment du déficit d'offre TC sur cet axe.

En découle un projet global porté à la fois par le canton de Genève et la communauté de communes du genevois, sur la base de l'extension d'une ligne de tramway genevoise sur environ 6 kilomètres dont l'extrémité (*environ 1400m*) concerne le territoire français et est couverte par le présent avis.

La partie française de ce projet transfrontalier correspond à un coût de 37 millions d'euros. Elle est annoncée comme devant bénéficier d'un financement suisse d'environ 13 millions € et a par ailleurs été retenue dans le cadre de l'appel à projets TCSP n°2 de 2010 (*subvention de l'État : 4,16 millions €*). Sa mise en service est annoncée pour 2021 avec, à terme, une cadence d'un tramway toutes les 8 minutes.



À l'échelle de l'agglomération, les enjeux environnementaux concernent :

– l'exposition des populations aux pollutions et nuisances dues au trafic routier, avec une vigilance particulière en ce qui concerne la qualité de l'air, desservie par une météorologie défavorable à certaines périodes sensibles de l'année ;

– le réseau hydrographique au travers de ses diverses fonctions, avec une attention particulière portée, dans le secteur du projet, au bon écoulement des crues des cours d'eau se prolongeant en territoire Suisse jusqu'à la rivière Arve *(ruisseaux l'Aire, l'Arande, nant de Ternier et nant de la Folle)* ;

– l'un des enjeux fortement pris en compte sur l'ensemble du genevois français concerne aussi le bon fonctionnement des corridors écologiques, menacés en plusieurs endroits par le développement urbain.

À l'échelle du projet, le tracé retenu concerne exclusivement des voiries ou dépendances de voirie situées en zone centrale d'agglomération et donc des espaces totalement anthropisés, peu propices à la génération d'effets négatifs significatifs sur les enjeux des milieux naturels et physiques, sauf peut-être en ce qui concerne la nappe phréatique que le dossier présente comme sub-affleurante dans le secteur du projet.

2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient

L'étude d'impact présentée s'avère de très bon niveau au regard du faible potentiel d'impacts du projet. L'Autorité environnementale a notamment apprécié l'abondance et la qualité des illustrations qui lui donnent un caractère agréablement pédagogique ainsi que le bon degré d'approfondissement des volets acoustique, qualité de l'air et même milieu naturel et paysage qui sont basés sur des inventaires voire des mesures de terrain traduisant un appréciable souci de rigueur. Elle respecte les exigences de contenu figurant au R122-5 du code de l'environnement.

L'Autorité environnementale souhaite, à son sujet, évoquer les points suivants :

– elle a tout particulièrement apprécié le fait que deux types d'aires d'étude aient été prises en considération, une aire d'étude éloignée qui permet de rendre compte d'enjeux à grande échelle et une aire d'étude rapprochée, apte à bien identifier les effets locaux du projet ;

– on appréciera aussi la valorisation, au sein de l'étude d'impact, de nombreuses et précises données issues de l'évaluation environnementale du plan local d'urbanisme. Par ailleurs, le niveau de développement de la synthèse de l'état initial apparaît remarquable pour un projet de ce type ;

– plus dans le détail et à titre anecdotique, plusieurs extraits cartographiques apparaissent tronqués (*par exemple : carte extraite du Schéma régional de cohérence écologique – page 76 de l'étude d'impact – ou encore carte de la page 80*) ;

– le dossier met en compétition la solution retenue (tramway) avec celle d'un bus à haut niveau de service. Il présente aussi diverses alternatives de tracé déjà intéressantes et la justification de la solution retenue est basée sur une analyse comparative multicritères où les enjeux environnementaux apparaissent très largement représentés. Toutefois, ces variantes ne sont pas forcément représentatives de toutes les **alternatives raisonnablement envisageables**. En effet, des alternatives relatives à la position de l'extrémité Sud de la ligne auraient aussi été probablement utiles pour mieux identifier les gains issus de la jonction tramway/gare TER.

S'agissant des **impacts du projet** :

– l'étude d'impact annonce un **excédent de matériaux** d'environ 10 000 m^3, qui sont présentés comme des déblais mais correspondent en majeure partie à des matériaux issus de la démolition des structures de chaussée existantes. Il aurait été intéressant d'évoquer au dossier dans quelle mesure les possibilités d'ajustement du projet (profil en long par exemple) visant à réduire leur volume, ont été étudiées ;

– le projet est présenté comme associé à une modification du tracé de la RD1206 (*dénommée « redressement de la RD1206 »*) au voisinage de la gare SNCF. Il implique la création d'un

nouveau **franchissement du ruisseau l'Arande** en interaction avec une réflexion globale annoncée au dossier et visant à la renaturation de ce cours d'eau. Le dossier, tout en présentant, pour le futur ruisseau, quatre variantes de tracé possibles, laisse supposer (*cf. page 240 de l'étude d'impact*) que l'intervention dans le cadre des travaux du tramway se limiterait au seul franchissement de la future RD1206. L'Autorité environnementale note (*cf. Page 244*) que la capacité de l'ouvrage est annoncée comme améliorée par rapport à celle de l'ouvrage existant sous la RD réputé insuffisant. On notera qu'il n'en est pas de même pour l'ouvrage évoqué en pages 230 et 248 dont l'Autorité environnementale suppose qu'il ne s'agit pas du même ouvrage (*vraisemblablement OH sous voie destinée à accueillir le tramway lui-même*). L'adoption, pour ce dernier, d'un dispositif plus souple en termes de dimensionnement pourrait aussi présenter des avantages, eu égard aux évolutions ultérieures de la politique de gestion des crues sur l'ensemble de ce cours d'eau. Si ce n'est déjà fait, le projet ne pourra vraisemblablement pas s'affranchir d'une telle analyse ;

– s'agissant de la bonne **gestion des eaux météoriques**, le projet est présenté comme n'entraînant pas d'imperméabilisation complémentaire mais est quand même associé à une remise à neuf des réseaux d'eaux pluviales dans l'enceinte du périmètre d'aménagement. Il aurait, à ce propos, été intéressant que le dossier évoque le fonctionnement général du réseau d'assainissement urbain des secteurs concernés eu égard aux éventuels dysfonctionnements qui auraient pu y être décelés et, si c'est le cas, les dispositions qui pourraient permettre la résorption de ceux-ci. On sait en effet que les projets de tramways urbains peuvent, de ce point de vue et le cas échéant, être l'occasion d'améliorer utilement la situation existante (*par exemple : emprise perméable, voire enherbée lorsque cela est possible*) ;

– du point de vue des **nuisances acoustiques** à l'horizon 2021 (*on se demande si cet horizon n'est pas un peu trop proche. En effet, une échéance de 20 ou 25 ans est habituellement recommandée*), le projet est annoncé comme engendrant un gain très significatif pour les riverains des infrastructures concernées (*allant jusqu'à 8 décibels*), en proportion des variations de trafic automobile attendues. Du tableau de la page 289, l'Autorité environnementale retient toutefois que, si les baisses de trafics sont significatives sur le tracé du tramway, elles peuvent s'accompagner de hausses marquées sur les itinéraires locaux de substitution (atteignant +83%), ce qui ne peut pas ne pas avoir d'effet en termes d'exposition des riverains, effet qu'il importe de quantifier au regard des exigences du code de l'environnement. Plus dans le détail, les mesures palliatives contre les nuisances sonores nocturnes susceptibles d'être induites par le chantier entreront dans le cadre d'une dérogation qu'il importera d'étudier en lien avec l'agence régionale de santé ;

– la même observation concerne l'analyse des impacts en termes de **qualité de l'air**. En effet, la carte de la zone d'étude (*page 290*) ne semble pas avoir pris en compte les itinéraires locaux de substitution évoqués ci-avant, les conclusions du dossier en termes d'amélioration de l'indice IPP (*indice pollution population*) n'étant valides qu'au regard de l'aire d'étude retenue ;

– en ce qui concerne les **milieux naturels**, l'étude d'impact décèle divers effets potentiels liés principalement à l'abattage d'un nombre réduit (*4*) d'arbres à cavité et associe le projet à des précautions habituelles en pareil cas, destinées à en maîtriser les effets (*principalement, choix de la période d'abattage*). Elle fait état d'un engagement de pose de nichoirs à oiseaux et à chiroptères dont on considérera, vu la faiblesse des impacts résiduels du projet, qu'il s'agit plus de mesures d'accompagnement que de mesures de compensation. Il évoque enfin le choix des espèces à replanter, annoncé comme visant à augmenter l'intérêt des dépendances vertes pour la faune aviaire. L'Autorité environnementale fait observer au passage que le choix des essences a aussi vocation à prendre en compte divers facteurs comme les précautions vis-à-vis d'espèces connues pour être allergènes, la maîtrise du volume de déchets végétaux et de poussières produits ou encore la maîtrise de la croissance des végétaux eu égard à l'éclairement des logements riverains ;

– en lien avec le point précédent, le projet présenté s'avère très finement travaillé en termes de **paysage urbain**, avec un souci évident du détail. On notera que les bâtiments de la douane sont annoncés comme devant faire l'objet d'un projet ultérieur. Il s'agit d'un point fort, correspondant à une transition qui a vocation à rester perçue, la perspective vers la douane restant une composante forte du projet paysager. L'autre enjeu important correspond au traitement des parkings publics adjacents, certains étant concernés par des perspectives transversales en direction des massifs du

Jura ou du Salève qui constituent des rappels intéressants de la position géographique de Saint Julien en genevois et dont on pourrait imaginer qu'elles puissent aussi être mises en valeur ;

– s'agissant des dispositifs d'**éclairage**, le dossier décrit un projet de mise en lumière intéressant d'un point de vue esthétique mais dont les objectifs techniques auraient gagné à être développés. En effet, il est en général préconisé d'intégrer les projets de ce type dans le cadre d'une politique plus vaste visant à optimiser l'éclairage avec pour visées les économies d'énergie et la réduction des pollutions lumineuses ;

– l'étude d'impact contient bien une **analyse des effets cumulés** du projet avec un certain nombre d'autres **projets connus** et même un peu au-delà car certains, comme celui du projet de diffuseur dit « de Viry » n'entrent d'ailleurs pas dans la définition réglementaire des « projets connus », ce qui est une bonne chose du point de vue de l'analyse des interactions potentielles. On notera à ce sujet que les projets dénommés « aménagement de la place du crêt », « pôle urbain quartier de la gare » et « pôle d'échange multimodal » sont traités au titre des « projets connus », ce qui permet de conclure qu'ils ne sont pas inclus au programme général de l'opération tramway. En revanche, le statut du projet de renaturation du ruisseau l'Arande au voisinage de la gare, évoqué par ailleurs au dossier, n'apparaît pas clairement. Or celui-ci interagit vraisemblablement fortement avec le projet, ce qui militerait pour une coordination plus développée avec le projet de tramway ;

– le corps de l'étude d'impact reste très majoritairement ciblé sur l'identification des impacts de la partie française du projet. L'étude comporte toutefois un développement destiné à servir de support à l'application de la convention d'ESPOO relative à l'**information réciproque en termes d'impacts transfrontaliers**. Ce développement est opportunément associé à l'**appréciation des impacts de l'ensemble du programme** que le dossier identifie comme étant l'ensemble de la ligne franco suisse de tramway, avec toutefois un niveau de précision qui ne rend vraisemblablement pas compte de la totalité des informations déjà disponibles coté Suisse. Ceci étant, la notion réglementaire de programme au sens du code de l'environnement s'arrête normalement à la frontière française, ce qui rend recevable le développement produit au sein de l'étude d'impact ;

– le dossier contient une **évaluation d'incidences Natura 2000**, brève mais suffisante sur le fond, compte tenu du caractère totalement urbain du projet, de l'absence d'habitats d'intérêt européen dans l'emprise du projet et de l'éloignement des sites Natura 2000 les plus proches ;

– enfin, le dossier contient le développement habituel spécifique aux infrastructures de transport qui, sans surprise pour un projet de ce type, fait apparaître un effet positif en termes de consommation énergétique, d'émissions de gaz à effet de serre et de réduction des coûts des pollutions et des nuisances. Il ne cache toutefois pas que le projet puisse avoir un effet en termes d'accélération de l'urbanisation sur la zone appelée à être drainée par le projet de tramway.

3) Avis sur la prise en compte de l'environnement

Le projet entre dans le cadre d'un vaste plan visant à infléchir en faveur des transports en commun, la répartition modale des déplacements en direction de la métropole genevoise. Il s'agit bien sûr d'un objectif globalement vertueux au regard des enjeux portés par le ministère en charge de l'environnement.

En termes de méthode, le dossier fait état de la mise en compétition de solutions qui paraissent représentatives de l'ensemble des alternatives raisonnablement envisageables. Le choix est étayé sur des analyses multicritères aptes à justifier d'une bonne prise en compte des facteurs environnementaux.

Situé en zone déjà très anthropisée, le projet était associé à un potentiel d'impacts a priori faible. Pour autant, l'étude d'impact apparaît soigneuse et traduit un évident souci de rigueur, même si quelques améliorations restent possibles comme évoqué au 2) ci-avant. Elle identifie un certain nombre d'effets négatifs potentiels puis propose des mesures d'intégration pertinentes et même plutôt perfectionnistes pour un projet de ce type.

En conclusion, sur la forme, l'étude d'impact transmise répond aux attentes du code de l'environnement. L'Autorité environnementale recommande toutefois la prise en compte des quelques observations figurant au chapitre 2 ci-avant.

Sur le fond, le projet vise la promotion des transports en commun, ce qui est un objectif indispensable eu égard au fonctionnement global de l'agglomération genevoise. Il aura toutefois pour conséquence inévitable une augmentation de la pression d'urbanisation sur l'ensemble des secteurs concernés par un gain d'accessibilité. Point positif, on notera que le projet de tramway entre dans un cadre global de projets urbains cohérents avec ces préoccupations mais aussi de projets incluant une composante écologique appréciable (*aménagement de la plaine de l'Aire, renaturation du ruisseau l'Arande*).

Plus dans le détail, le développement qui précède fait apparaître un niveau d'intégration environnementale très satisfaisant et qui permet de conclure au caractère environnementalement très positif du projet, en termes de paysage et de qualité de vie urbains, de prise en compte de la nature en ville, d'émission de gaz à effet de serre, d'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances. L'Autorité environnementale souhaite toutefois évoquer les points suivants :

– s'agissant des études acoustiques et qualité de l'air, l'étude gagnerait à approfondir la question des effets engendrés par les reports de circulation automobile sur divers itinéraires locaux alternatifs ;

– l'interaction forte entre le projet et celui de renaturation de l'Arande, militerait volontiers pour un rapprochement de ces deux projets.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux.

Le Préfet
de la Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône

Michel DELPUECH