



PRÉFET DE LA REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

**Projet intitulé : « Parking Relais du carrefour des Chasseurs »
sur la commune de Cranves Sales**

(Maître d'ouvrage : M. le président d'Annemasse Agglo)

**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

Avis n° 2016-084P2302 émis le

20 JAN. 2016

no 75

DREAL AUVERGNE – RHONE – ALPES / Service CIDDAE
5, Place Jules Ferry
69453 Lyon cedex 06

www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr

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 de la région Auvergne-Rhône-Alpes / Service CIDDAE / Pôle Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Auvergne-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.

Les documents transmis à l'Autorité environnementale à l'appui de la saisine sont les suivants :

– aménagement du P+R des Chasseurs – Commune de Cranves Sales – Dossier d'étude d'impact – version de novembre 2015 ;

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.

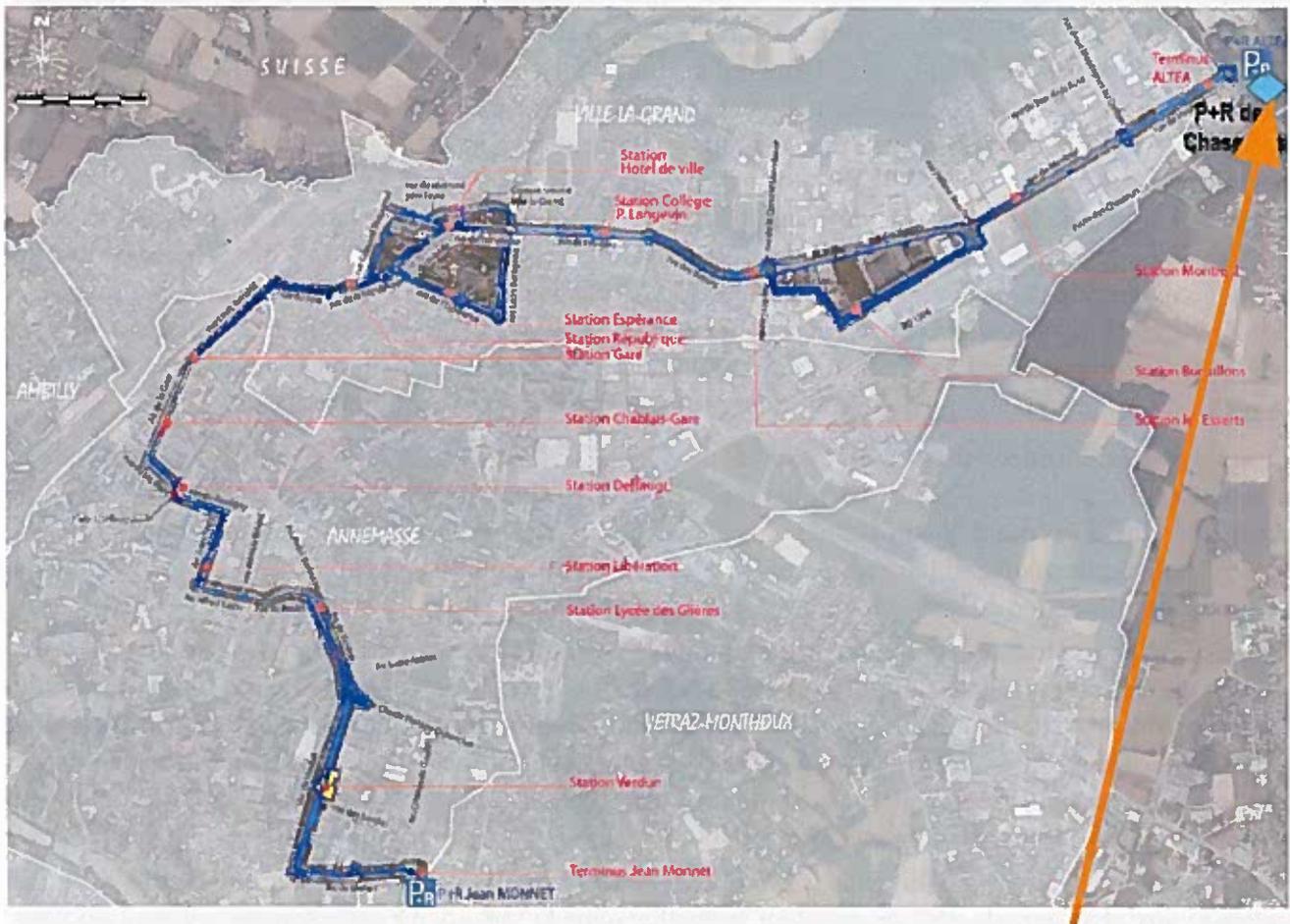
En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements sont regroupés sur le site de la DREAL : www.auvergne-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.

1) Contexte du projet

À l'interface entre Chablais, vallée de l'Arve et agglomération genevoise dans son ensemble, le secteur d'Annemasse est au cœur de problématiques déplacements complexes impliquant des aménagements transfrontaliers lourds. Annemasse Agglo, qui dispose d'un plan de déplacements urbains approuvé en 2014, a engagé de grands projets comme le bus à haut niveau de services dit « BHNS Tango » qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 07 mai 2012 et a été mis en fonction en 2015.

Le parking relais associé à son extrémité Est, objet du présent avis, joue bien sûr un rôle essentiel en termes de report modal.



Parking-relais objet du présent avis

Ses abords concernent une zone boisée relictuelle d'ampleur modérée mais historiquement identifiée comme un secteur à enjeux en termes de milieux naturels, du fait notamment de la présence, un peu plus au Nord, d'un corridor écologique visé au SRCE (*Schéma régional de cohérence écologique*) Rhône-Alpes mais aussi du fait qu'il s'agit, en grande partie, d'un habitat naturel d'intérêt communautaire « *chênaies pédonculées neutrophiles* ».

Comprise entre une voie de désenclavement mise en service en 2013, un bassin multi-fonctions, un diffuseur routier et la RD1206, l'emprise du projet, étroitement cernée par les aménagements, concerne désormais des enjeux environnementaux globalement limités. L'état initial a toutefois relevé, à l'appui d'inventaires de terrain incluant des reconnaissances pédologiques, le fait qu'il s'agit majoritairement d'une zone humide et a mis en évidence la présence de bon nombre d'espèces protégées.

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 apparaît complète au regard des exigences de l'article R122-5 du code de l'environnement.

Elle présente le projet comme faisant partie du **programme** de BHNS TANGO sans toutefois préciser les conclusions qui en sont tirées du point de vue de la forme de l'étude d'impact. Ce même projet de BHNS apparaît d'ailleurs aussi, au sein du dossier, en tant que « *projet connu* » au sens du code de l'environnement. Quoiqu'il en soit, l'état d'avancement de ce BHNS, dont une part importante a été mise en service en 2015, fait que celui-ci pourrait même être considéré comme faisant désormais partie de l'état initial.

L'état initial apparaît très sérieux au regard de la faible ampleur du projet, il a notamment mis en évidence la présence d'une zone humide ne figurant pas à l'inventaire départemental. A aussi été identifiée au titre des espèces protégées, la présence du sonneur à ventre jaune, du lézard vert ainsi que de plusieurs autres reptiles, d'un ensemble d'espèces d'oiseaux classiquement présent dans ce type d'habitats ainsi que d'une importante représentation d'espèces de chiroptères (13 espèces).

Cet inventaire bien approfondi aurait davantage été valorisé en l'associant à des plans de repérage basés sur une photographie aérienne actualisée, faisant apparaître les voiries, bassins et drains récemment réalisés.

En ce qui concerne les risques technologiques, il y a lieu de préciser que la zone d'étude est située à proximité de la canalisation de transport de gaz naturel Thonon les Bains / Ville la Grand dont la distance maximale des dangers significatifs est de 70 m, la distance maximale des dangers graves est de 55 m et la distance maximale des dangers très graves est de 35 m. Il importe donc que le pétitionnaire prenne l'attache de la société gestionnaire de cette canalisation¹ afin que celle-ci précise la localisation de son ouvrage par rapport au projet et exprime ses recommandations.

L'analyse des impacts du projet dissocie bien les effets du chantier de ceux de l'exploitation ultérieure. Elle détaille soigneusement les **mesures environnementales** d'évitement, de réduction, de compensation et même d'accompagnement proposées. Ces dernières apparaissent classiques tout en étant d'un excellent niveau par comparaison à ce qui est habituellement constaté pour les projets de ce type, notamment en ce qui concerne les espèces protégées.

Le dossier contient un développement dénommé « *évaluation des incidences sur les sites Natura 2000* » qui conclut à l'absence d'effet dommageable notable sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation du site concerné le plus proche. L'autorité environnementale partage cette conclusion dans la mesure où la « *chênaie pédonculée* » impactée par le projet ne fait effectivement pas partie des habitats explicitement visés par le site Natura 2000 « *massif des Voirons* » lequel s'appuyait plutôt les « *hêtraies de l'Aspergo-Fagetum* ».

Il contient une évaluation du coût des **mesures d'intégration environnementales** qui valorise celles-ci aux alentours de 450 k€, montant surévalué dans la mesure où cette somme correspond pour l'essentiel aux aménagements paysagers et architecturaux dont seule une petite partie peut être associée à la correction d'effets négatifs du projet. Il aurait en revanche été indiqué d'inclure les dépenses qui sont appelées à être engagées sur les sites de compensation distants (*zones humides, boisements*).

On notera que l'étude qui, il est vrai, ne concerne pas à proprement parler une des infrastructures visées aux rubriques 5 à 9 du tableau annexé au R122-2 du code de l'environnement, ne s'est pas essayée à développer les points visés au III de l'article R122-5 du code de l'environnement². En effet, ce développement aurait été l'occasion de donner des éléments intéressants sur la fréquentation potentielle du parking-relais mais aussi sur les gains environnementaux obtenus du fait du report modal sur les transports en commun.

(1) GRT Gaz Région Rhône-Méditerranée Agence Rhône-Alpes 36, Boulevard Schweighouse 69530 BRIGNAIS

(2) lequel prévoit notamment une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation, ainsi qu'une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ou encore l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter...

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

Le projet de parc-relais apparaît essentiel pour assurer l'ensemble des fonctions attendues du BHNS TANGO qui constitue un des projets forts du dispositif destiné au report modal dans ce secteur de l'agglomération. L'opportunité de sa réalisation ne fait donc pas débat.

Le tracé dudit BHNS étant fixé, le dossier ne présente pas d'alternative en termes de localisation générale. Il met toutefois en compétition deux micro-variantes d'emprise et donc, compte tenu de la nature des enjeux, d'impacts environnementaux quasi-identiques.

Le projet, eu égard à sa fonction en termes de report modal, induira des effets positifs indéniables. Si l'on fait abstraction de l'augmentation des surfaces imperméabilisées, ses effets négatifs concerneront une suppression de zone humide ainsi que des impacts sur les espèces protégées. Compte tenu de la relative homogénéité de ces enjeux au sein des rares espaces disponibles du secteur rapproché, le potentiel d'évitement ou de réduction des impacts apparaît toutefois vraisemblablement très limité.

Les mesures retenues (*conservation d'une bande boisée, adaptation de l'éclairage du parking et du calendrier des travaux, capture et déplacement d'amphibiens dans les règles de l'art, création d'hibernacula à destination des reptiles, gestion compensatoire de boisements, compensation de la zone humide prélevée dans le respect des préconisations du SDAGE Rhône méditerranée ...*) apparaissent globalement adaptées, sous réserve de confirmation de leur dimensionnement au terme des procédures d'autorisation (*loi sur l'eau, procédure espèces protégées, ...*).

On notera aussi, point positif, l'engagement de suivi environnemental de l'ensemble des mesures d'intégration relatives aux milieux naturels, en cohérence avec le nombre et la technicité de ces mesures.

En conclusion, sur la forme, le dossier apparaît complet et soigné. Il reste toutefois perfectible au regard des quelques observations figurant ci-avant.

Sur le fond, le dossier traduit une bonne compréhension de la séquence « éviter>réduire>compenser » mais les contraintes du projet font que, pour les enjeux les plus prégnants, l'évitement n'apparaît guère possible et la réduction peu efficace. Quoiqu'il en soit, le projet est assorti d'un panel de mesures d'intégration remarquable pour un projet de ce type et d'un dispositif de suivi qui apporte de bonnes garanties d'efficacité de celles-ci.

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 Auvergne-Rhône-Alpes
Préfet du Rhône


Michel DELPUECH

