



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

Autorité environnementale

Préfet de région

Projet intitulé : « Aménagement de la RD1508 »
Entre les commune de Sillingy et Epagny Metz-Tessy (Savoie)
présenté par le Conseil Départemental de la Haute-Savoie

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

Avis P n°2017-ARA-AP-00413

émis le 5 décembre 2017

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

<http://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 Auvergne-Rhône-Alpes, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet d'aménagement d'aménagement de la RD1508 à 2x2 voies avec le classement en route express et la création d'une voie pour un bus à haut niveau de service (BHNS), entre les communes de Sillingy et Epagny-Metz-Tessy (74), présenté par le Conseil Départemental de la Haute-Savoie, est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale conformément aux articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-7 du code de l'environnement.

L'Autorité environnementale a été saisie le 30 septembre 2017 pour avis par la préfecture de la Haute-Savoie, dans le cadre du dossier d'enquête préalable à Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

En application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et l'agence régionale de santé ont été consultés le 23 octobre 2017.

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 en Auvergne-Rhône-Alpes 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.

Synthèse de l'avis

Le projet consiste en l'aménagement de la RD 1508 entre les PR30+200 et PR34+650 sur les communes d'Epagny-Metz-Tessy, la Balme de Sillingy, Poisy et Sillingy.

Elle constitue pour Annecy l'un des accès à l'autoroute A40 par l'échangeur d'Eloise, et assure une fonction de transit local et d'échange avec les zones traversées.

La zone d'étude s'insère entre la déviation de la Balme mise en service en octobre 2011 et le projet d'amélioration de l'échangeur d'Epagny-Gillon dont les travaux sont en cours.

Sur la forme, l'étude d'impact, qui bénéficie d'une bonne connaissance des enjeux environnementaux du secteur du projet, comprend l'ensemble des parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement et couvre les thématiques requises.

Parmi les pistes d'amélioration en termes de bonne compréhension du public, il serait appréciable que le dossier puisse être complété par davantage d'éléments de synthèse à destination du lecteur (tableaux ou cartes de synthèse) mettant en évidence les enjeux environnementaux et hiérarchisant le niveau des impacts du projet (fort, modéré...).

Sur le fond, elle traduit une bonne compréhension de la démarche dite « ERC » (« *éviter réduire compenser* »), présente une analyse des impacts globalement pertinente et aboutit à des mesures d'intégration environnementale qui apparaissent proportionnées aux enjeux.

Le projet concerne essentiellement des aménagements existants (route, échangeurs...). Il inclut des mises à niveau environnementales qui prennent en compte les différents enjeux (dispositif d'assainissement, passage à faune) ainsi qu'une composante notable en faveur du développement des transports en commun et des modes de déplacements doux.

Avis détaillé

Les pages citées dans cet avis font référence à l'étude d'impact, sauf mention contraire.

1 – Analyse du contexte du projet

Secteur du projet

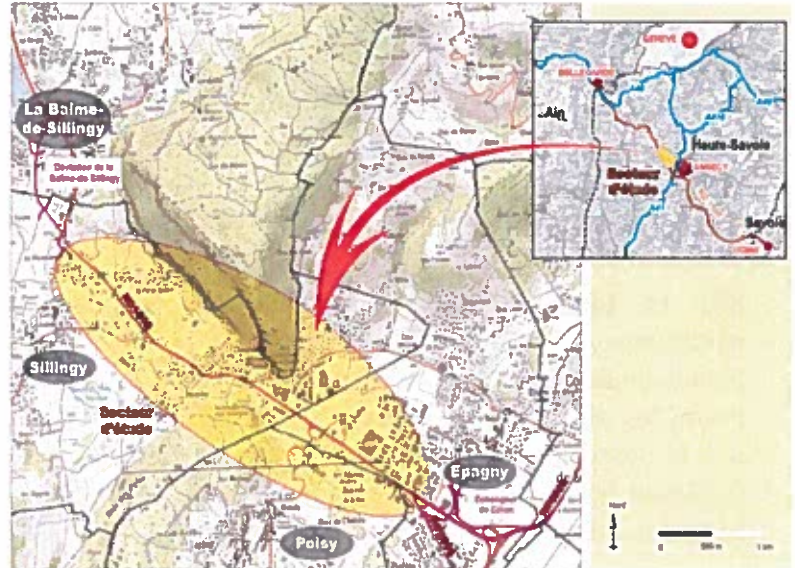
Présente page 150 de l'étude d'impact

1.1 – Description du projet

La zone d'étude se situe dans le département de la Haute-Savoie, au Nord-Ouest de l'agglomération annecienne.

L'aire d'étude se situe de part et d'autre d'une section de la RD 1508 (bande d'environ 300 m de largeur) comprise entre :

- la limite communale entre la Balme de Sillingy et Sillingy à l'Ouest,
- le diffuseur de Gillon à l'Est, ce dernier permettant les échanges entre les RD 1508, 2508 et 3508.



Pour mémoire, Epagny et Metz-Tessy ont fusionné en janvier 2016 pour former la commune d'Epagny Metz-Tessy. Epagny Metz-Tessy et Poisy appartiennent à la Communauté d'Agglomération d'Annecy tandis que Sillingy fait partie de la Communauté de Communes du Fier et des Usses (CCFU).

Par ailleurs, les travaux de la RN 508 (devenue RD 1508 depuis 2006), ont été déclarés d'utilité publique par arrêté préfectoral du 27 avril 2005. Ils constituent un programme d'aménagement sur 6 km, réunissant la déviation de la Balme de Sillingy et la mise à 2 x 2 voies de la RD 1508 entre cette déviation et l'échangeur de Gillon.

La déviation de la Balme de Sillingy a été réalisée et mise en service en octobre 2011. L'échangeur de Gillon a fait l'objet de travaux de 2014 à 2016. Une dernière évolution est prévue en 2018 avec le doublement de l'ouvrage d'art existant, toujours dans le cadre de la DUP de 2005.

Sur la section intermédiaire comprise entre la déviation de la Balme de Sillingy et l'échangeur de Gillon, le Département de la Haute Savoie, nouveau gestionnaire de la voie, a souhaité faire évoluer le parti d'aménagement pour mieux prendre en compte le développement des transports en commun et des modes doux et donner un caractère urbain aux aménagements routiers tout en conservant un objectif de fluidification du trafic

Cette nouvelle orientation d'aménagement a généré une modification substantielle du programme d'aménagement déclaré d'utilité publique en 2005. Le présent dossier a ainsi été constitué, une nouvelle déclaration d'utilité publique s'avérant nécessaire pour traiter cette section fonctionnelle non réalisée.

Les opérations envisagées par le Département dans le cadre du présent dossier comprennent l'aménagement de la RD 1508 et localement sa voie en site propre pour les transports en commun, le raccordement de la RD 2508 et la voie verte le long de la RD 908B.

Par ailleurs, le projet nécessite le défrichement de 1.24 ha.

1.2 – Principaux enjeux environnementaux

Sur la forme, l'état initial est documenté de façon satisfaisante. Bénéficiant des nombreuses et rigoureuses données collationnées dans le cadre de l'étude du projet. Il se base sur des données bibliographiques complétées par des inventaires réalisés selon des méthodes appropriées et un effort de prospection proportionné. Il est réalisé sur une aire d'étude cohérente et traite de l'ensemble des thématiques environnementales.

Les enjeux principaux tels qu'ils ressortent de l'étude d'impact, sont la biodiversité, les risques, les déplacements et les effets du projet sur le bâti et les zones habitées.

- **La biodiversité :**

Les principaux enjeux et sensibilités du secteur d'étude sont :

- **le corridor biologique d'importance régionale Mandallaz – Montagne d'Age**, passant par la Petite Balme et le Marais de l'Homme. Le fonctionnement de ce corridor écologique majeur est déjà perturbé par la RD 1508, où sont recensées des collisions avec la faune sauvage. Il s'agit notamment de déplacements d'amphibiens traversant la route de l'Oratoire en direction des Marais Noirs ;
- **les zones humides reliques, en particuliers les roselières et les boisements**. Le secteur était probablement anciennement une vaste zone humide, aujourd'hui fortement dégradée par l'urbanisation, et dont il ne reste que quelques reliquats fragmentés, par ailleurs menacés dans le cas des roselières par les invasives et l'emboisement ;
- **les espèces protégées** dont quelques-unes peuvent être considérées comme patrimoniales de part leur statut sur liste rouge régionale : Milan royal, Hirondelle rustique, Rousserolle verderolle, Bruant jaune, Triton alpestre ;
- **La ripisylve du Nant de Gillon**, bien que dégradée, possède un rôle en termes de déplacement de la faune.

- **Risques:**

Des zones qui longent ou traversent la RD 1508 sont soumises à des risques naturels tels que les mouvements de terrain, la crue torrentielle et l'inondation. En particulier :

- un aléa moyen à fort torrentiel lié au Nant de Gillon à Sillingy, dans la plaine d'Epagny et selon le PPR de Sillingy ;
- un risque fort de glissement de terrain à l'Ouest du verrou de Chaumontet, entre la RD 1508 et le Nant de Gillon ;
- À Epagny Metz-Tessy, la RD 1508 s'inscrit dans tout un secteur identifié au PPRN d'Epagny en tant que zone exposée à un risque d'inondation modéré.

Par ailleurs, on note le passage d'un pipeline de la Société du Pipeline Méditerranée-Rhône au Sud de la RD 1508 qui s'en approche à deux endroits à Sillingy (Les Maladières et verrou de Chaumontet) et l'interception d'une canalisation de transport de gaz que la RD 1508 franchit à Epagny Metz-Tessy entre l'extrémité Sud-Ouest de la zone commerciale du Grand Epagny (vers Auchan Drive et la rue de la Bottière) et le parc de Calvi de Poisy.

- **Les déplacements et la présence de bâti**

La RD 1508 supporte un trafic important entraînant une saturation de l'axe aux heures de pointes. Il est observé un phénomène caractéristique de déplacements pendulaires, avec une majorité du trafic en direction d'Annecy le matin, et en direction de la Balme-de-Sillingy le soir.

À ce trafic pendulaire, vient s'ajouter au niveau d'Epagny un trafic important engendré par les zones commerciales d'Epagny Metz-Tessy, de Sillingy et de Poisy, pôles générateurs de déplacements.

Les charges de trafic observées sur l'axe aux heures de pointe confirment le phénomène de saturation, avec des valeurs supérieures à la capacité théorique de l'axe.

À noter la présence de bâtis (habitations et activités) qui se situent en bordure immédiate de la RD 1508, notamment au carrefour de la Croix Blanche, dans le secteur de Chaumontet ou dans la zone d'activités de Bromines (scierie) et pouvant nécessiter des démolitions.

Par ailleurs, une habitation est impactée significativement par la circulation routière.

2 – Analyse du caractère complet de l'étude d'impact

2.1 – Caractère complet de l'étude

Sur le plan formel, l'étude d'impact comprend l'ensemble des parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement et couvre les thématiques requises.

Conformément à l'article R.122-5 (IV), le résumé non technique doit reprendre l'ensemble des éléments compris dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, il serait utile pour faciliter la lecture des éléments de synthèses sous forme de tableau ou cartographie, qui aident à la compréhension du projet, de ses impacts et des mesures prises.

2.2 – Justification du projet et étude de variantes

L'aire d'étude du projet est concernée par le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) prévu au total sur 15 km entre Annecy et La Balme de Sillingy.

Ce projet se développe sur le territoire de deux Autorités Organisatrices des Transports :

- une première section urbaine sur le territoire de l'agglomération d'Annecy qui s'étend depuis l'hypercentre de l'agglomération et la gare jusqu'aux limites Nord-Ouest sur la commune d'Epagny Metz-Tessy ;
- une deuxième section périurbaine qui s'étend des limites Nord-Ouest de l'agglomération d'Annecy jusqu'à La Balme de Sillingy.

Ce projet d'infrastructure de transport, dont une partie correspond à la réalisation d'un site propre c'est-à-dire des voiries réservées aux transports en commun, est dédié à l'ensemble des services départementaux en direction de Sillingy et La Balme de Sillingy ainsi qu'à l'ensemble des services de transports urbains desservant les zones commerciales et l'agglomération.

Dans son tracé définitif et dans son insertion sur le territoire de l'agglomération, ce projet de BHNS fait actuellement l'objet d'analyses prospectives dans le cadre de l'étude du schéma multimodal des transports conduite par la Communauté de l'Agglomération d'Annecy.

Les problématiques actuelles concernent notamment les conditions de circulation, une géométrie de la RD 1508, des accès et des carrefours qui sont inadaptés dans un secteur relativement accidentogène.

Par ailleurs, les transports en commun qui empruntent cette route sont soumis aux problèmes de

saturation et les liaisons cyclables directes ne sont pas toutes assurées.

Le projet d'aménagement de la RD 1508 et de la création d'un BHNS et de voies cyclables est inscrit au projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du plan local d'urbanisme d'Epagny.

Conformément aux articles L.122-1 à L122-3-5 et R.122-4 à R122-5 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact inclut une esquisse des principales solutions de substitution envisagées par le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu.

Une analyse multicritères des variantes est présente et permet de comparer la proposition des deux variantes principales, avec un classement en fonction des critères. Ceci étant la solution proposée apparaît sans conteste comme le scénario de moindre impact environnemental et intègre bien une démarche de conception visant la réduction des effets négatifs.

2.3- Analyse des impacts et mesures prises

En remarque préliminaire, l'étude d'impact gagnerait à intégrer un calendrier détaillé des phases de travaux, apte à intégrer la mise en œuvre des mesures environnementales prévues. Plus que l'année de réalisation, ce sont surtout les périodes et la durée des travaux (mois dans l'année) qui sont des données importantes pour l'analyse des impacts potentiels du projet sur les facteurs environnementaux soumis à variations saisonnières (milieux naturels ou qualité de l'air).

Ce calendrier aurait notamment pu être utilisé pour étayer l'analyse des impacts du projet en phase travaux sur le cycle de vie des espèces présentes.

Par ailleurs, tous les types d'impacts (permanents, temporaires, directs ou indirects) ont été étudiés. Des mesures préventives et curatives en phase travaux et d'évitement, de réduction et de compensation en phase d'exploitation sont proposées pour les principaux enjeux identifiés.

La biodiversité :

Les habitats forestiers, à savoir la chênaie de la Mandallaz et la hêtraie de la Montagne d'Age, sont les plus éloignés de la route. Ils ne seront pas impactés par le projet.

Certains éléments boisés de bord de route seront affectés par l'élargissement de la voirie ou les bretelles et ronds-points.

La bordure boisée accompagnant le Nant du Gillon sera touchée en bordure de route, au niveau du tronçon compris entre Seyssolaz et Chaumontet ainsi qu'au niveau de la rectification du Nant du Gillon, soit sur un linéaire d'environ 750 m. Cette bande boisée perdra de son épaisseur mais ne disparaîtra pas totalement. L'impact est à relativiser par le fait qu'elle ne constitue pas une véritable ripisylve, ses caractéristiques sont celles des bois communs de plaine. Par conséquent les plantations réalisées dans le cadre du projet les compenseront vraisemblablement en grande partie.

La création du passage inférieur pour la faune impactera ponctuellement les boisements de la petite Balme.

La surface totale défrichée sera d'environ 1.5 ha répartis sur tout le linéaire de l'aménagement dont 1.2 ha situés dans des boisements dont la superficie totale est largement supérieure.

L'élargissement de la route prend place sur les fossés routiers et les bords de route existants. Les aménagements routiers se situent très majoritairement sur l'emplacement de cultures, de délaissés routiers rudéraux et de bâtiments. Ces milieux ne possèdent pas de sensibilité faunistique ou floristique particulière.

Les prairies, habitats d'intérêt écologique, ne seront pas significativement impactées.

Compte tenu de l'absence d'impact sur les 5 espèces protégées et patrimoniales, il n'y a pas lieu de proposer des mesures de réduction ou de compensation spécifiques pour ces espèces.

L'augmentation des pollutions des eaux superficielles et souterraines sera modérée au vu des surfaces imperméabilisées supplémentaires créées mais surtout la situation sera améliorée du fait du projet puisqu'un dispositif de traitement des eaux pluviales sera mis en place alors qu'actuellement les eaux pluviales sont simplement collectées par des fossés enherbés avant rejet direct dans le Nant de Gillon.

La rectification du Nant de Gillon constitue une mesure de réduction : elle est destinée à éviter une couverture importante du cours d'eau.

La dérivation du cours d'eau intermittent de la petite Balme constitue une mesure de réduction puisqu'elle permet la création du passage inférieur faune et ainsi de rétablir un corridor écologique.

Le total des zones humides impactées (Petite Balme et Notre Dame des Gouilles) de façon irréversible par le projet s'élève à 0,4 ha.

Des mesures de compensation de l'ensemble de ces impacts sont prévues dans le cadre du projet et sont adaptées aux impacts prévus. Il est à noter que les compensations complémentaires correspondent à une superficie de 0,6 ha.

- **Les risques :**

Les travaux, ouvrages et infrastructures nécessaires au fonctionnement des services publics sont autorisés y compris dans le contexte le plus défavorable, c'est-à-dire dans les zones de risque fort des PPR, sous réserve de présenter une vulnérabilité restreinte et de ne pas aggraver les risques ni en provoquer de nouveaux.

Ces conditions étant annoncées comme étant réunies dans le cadre de ce projet, les risques naturels sont réputés traités de façon satisfaisante.

- **Les déplacements et présence de bâti :**

Le projet en lui-même ne sera pas à l'origine d'une augmentation de trafic, celle-ci résultera d'une croissance « naturelle » du trafic par rapport à l'état actuel.

Il permet d'améliorer les conditions de déplacement des modes doux (piétons + vélos) ainsi que des véhicules de transport collectif.

Par ailleurs, au regard de l'habitation impactée de façon significative par la circulation routière, des protections acoustiques sous forme d'isolement de façade sont prévues pour pallier à cet impact acoustique.

Les enjeux déplacement sont globalement bien pris en compte par le projet qui inclut une composante appréciable en faveur des transports en commun et des modes de transport alternatifs à la voiture.

3 – Prise en compte de l’environnement par le projet : analyse de l’étude d’impact

Les principaux enjeux du projet sont la préservation de la biodiversité (espèces, habitats), du cadre de vie (proximité d’habitation), et la prise en compte de l’enjeu lié aux risques naturels. Ils ont été pris en compte dans l’élaboration du projet avec la proposition des mesures pour éviter, réduire adaptées aux enjeux identifiés.

Pour le Préfet de la région Auvergne-Rhône Alpes et par délégation

Pour la directrice et par subdélégation

La cheffe du service CIDDAE

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Delsol', written in a cursive style.

Agnès DELSOL

