



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance Études, Prospective
et Evaluation

Lyon, le 07 MAI 2012

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Évaluation Environnementale des
plans programmes et projets
Tél. : 04 26 28 67 50
Fax : 04 26 28 67 79
Courriel : yves.meinier@developpement-
durable.gouv.fr

OBJET :

**Projet intitulé : « Bus à haut niveau de service Tango- Annemasse -
Ville la Grand »**
**(maître d'ouvrage: Monsieur le président de la communauté d'agglomération
Annemasse Agglo.)**

Avis de l'autorité environnementale

**(En application de l'article L122-1 du code de l'environnement et du
Décret n° 2009-496)**

REFER : Réf. : 3209-2012-ym.odt/0 **137**

Sommaire :

- 1) Contexte du projet
- 2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient
- 3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :
 - 3.1 prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet
 - 3.2 conformité aux engagements internationaux
 - 3.3 compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés
 - 3.4 adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées
 - 3.5 pertinence du dispositif de suivi
- 4) Avis de l'autorité environnementale :
 - 4.1 avis sur la forme
 - 4.2 avis sur la prise en compte de l'environnement

1) Contexte du projet :

Située au sein de l'espace transfrontalier franco valdo genevois, la zone concernée par le projet correspond à un secteur fortement anthropisé où les principales problématiques environnementales concernent le cadre de vie ainsi que l'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances dans un contexte de forte augmentation des déplacements au sein de l'agglomération.

Parmi les enjeux environnementaux de la zone d'étude, on citera plus particulièrement la rivière Foron ainsi que les milieux naturels et la nappe phréatique (*dite « nappe de Puplinges »*) qui l'accompagnent et les risques inondation qui y sont liés.

S'agissant de la thématique déplacements, la part des transports en commun varie fortement entre le territoire français et le canton de Genève. Toutefois, des changements importants dans le contexte influenceront dans le sens d'un rééquilibrage, en liaison avec le projet ferroviaire CEVA, la prolongation du tramway genevois jusqu'en centre ville d'Annemasse, et l'opération objet du présent avis.

Parmi les éléments du contexte, on ne pourra pas non plus ignorer le volet routier du programme dit « désenclavement du Chablais ».

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

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise pour avis à l'autorité compétente en matière d'environnement.

Abondante pour un projet de ce type et bien détaillée, cette étude s'avère complète au regard des dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement.

Le dossier d'étude d'impact présente le projet comme s'intégrant dans un programme qui, outre celui-ci, comporte le projet d'extension du tramway genevois. Le dossier précise que la réalisation des divers éléments du programme est échelonnée dans le temps et contient de ce fait, un chapitre intitulé « **appréciation des impacts du programme** ». On notera que le programme semble aussi comporter la réalisation de parkings relais à chaque extrémité de la ligne mais leurs caractéristiques ne sont pas explicitement décrites et il est difficile de se faire une idée de l'appréciation de leurs impacts. Il en est de même, dans une moindre mesure, pour le projet de tramway dont seul le tracé est mentionné mais qui pourrait par exemple avoir des effets significatifs sur le Foron et ses abords. D'un point de général, ce chapitre de l'étude d'impact laisse le lecteur sur sa faim.

Il mentionne les **auteurs des études** et comporte un **résumé non technique** complet et bien illustré. Il fait aussi apparaître au sein d'un développement intitulé « éléments du contexte », bon nombre d'informations utiles concernant les aspects socio-économiques et les déplacements au sein de l'agglomération, attestant d'une bonne maîtrise de ces sujets.

L'état initial fait notamment apparaître :

- les diverses fonctions environnementales du Foron du Chablais et les enjeux qui y sont relatifs ;
- un état initial des nuisances acoustiques bien détaillé (*28 points de mesure - le tableau récapitulatif en fait même apparaître 40 - qui paraissent représentatifs des lieux exposés le long de l'itinéraire*) et comportant une modélisation ;
- un état initial de la qualité de l'air qui fait apparaître une qualité globale qualifiée de bonne mais qui n'intègre semble-t-il pas de mesures spécifiques in situ réalisées à l'occasion du projet (*conseillé - mais pas exigé - pour les études air de type III au sens de la circulaire*

interministérielle du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières) ;

On regrettera que l'état initial ne semble pas évoquer les aspects pour lesquels l'opportunité de mises à niveau environnementales des secteurs traversés pourrait être étudiée (*dysfonctionnements éventuels de certaines composantes du réseau d'assainissement et de prévention des pollutions, points noirs du bruit, présence d'espèces invasives...*).

A l'occasion de la **justification du choix de la solution retenue**, le dossier ne met pas en compétition de grand parti d'aménagement alternatif (*autre support de transport en commun par exemple*), mais propose, sur la base du parti retenu (bus à haut niveau de service), des variantes de tracé portant sur quatre secteurs à enjeux. Il présente, pour chacun d'eux, une analyse comparative multicritères incluant la prise en compte de paramètres environnementaux de façon proportionnée. Les variantes retenues semblent correspondre à des compromis entre fonctionnalité et impact, ce qui est judicieux, car les effets positifs du projet résulteront principalement de sa capacité à inciter à l'usage des transports en commun.

L'**analyse des impacts** met en évidence :

- un projet annoncé comme étant réalisé au niveau des chaussées existantes mais, de façon surprenante, un volume de déblai évalué à plus de 70 000 m³ (*soit près de 10 m³ par mètre linéaire de projet*) dont il aurait été souhaitable de donner la répartition le long du tracé.
- une augmentation très faible des surfaces imperméabilisées (de l'ordre de 1000 m²) du fait du BHNS, mais important en ce qui concerne les parkings relais (1,3ha) ;
- un maintien des principes d'assainissement existants (on notera que ce type de projets est parfois l'occasion d'améliorer quantitativement et qualitativement le fonctionnement local des réseaux d'eaux pluviales - stockage dans les emprises dévolues au BHNS, traitement de proximité dans les dépendances vertes...) ;
- l'usage de produits phytosanitaires lors des opérations d'entretien ;
- la suppression de 152 arbres et la plantation de 95 selon des critères qui paraissent de bon aloi (espèces adaptées, prise en compte des effets d'ombrage...) mais qui auraient aussi pu explicitement intégrer des considérations relatives au volume de déchets verts à gérer en phase exploitation ;
- un projet de paysagement urbain semble-t-il assez élaboré, présenté de façon intéressante, traitant intelligemment le BHNS comme un nouvel élément identitaire et qui traduit au passage une réduction de l'espace public dédié à la voiture individuelle ;
- sur la base d'une modélisation de bon niveau (elle produit aussi un certain nombre de profils en travers qui permettent de bien rendre compte de la prise en compte des effets dus au bâti) plusieurs zones où la réduction des nuisances acoustiques sera très significative mais aussi quelques secteurs subissant une augmentation dont on notera qu'elle reste toujours faible (*modification non significative au sens de la réglementation sur le bruit*). On regrettera toutefois que les horizons de calcul ne semblent pas avoir été précisés (*vérifier que les modélisations correspondent bien à une situation dite « à terme »*) ;
- une étude air de type III au sens de la circulaire interministérielle du 25 février 2005, ce qui est cohérent avec les paramètres concernés (*densité de population annoncée de l'ordre de 6000 habitants par kilomètre carré, trafic inférieur à 1000 unités de véhicules particuliers par heure et longueur du projet inférieure à 25 kilomètres*). On notera toutefois que l'étude, dans le développement intitulé « *évaluation des émissions de polluants* » ne produit pas de donnée chiffrée. Or ce type de projets se traduit généralement par un effet positif sur ce paramètre. Il aurait aussi été intéressant d'insister sur les caractéristiques des véhicules retenus pour le BHNS en terme d'émissions de polluants.

Le projet concernant une infrastructure de transport, le dossier comporte bien un développement intitulé « **évaluation des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité** » qui reste purement qualitatif et ne produit pas

d'estimation. Certains éléments sont toutefois disponibles plus loin, au sein de la rubrique « évaluation socio économique » qui fait apparaître des avantages environnementaux significatifs et un projet qui semble très bénéficiaire pour la collectivité.

Le dossier annonce des **dépenses en faveur de l'environnement** évaluées à 1,4 M€ soit 6,5% du montant de l'investissement, ce qui est élevé pour un projet de ce type générateur d'effets environnementaux globalement positifs. Ceci étant, cette valeur semble inclure une grande part de dépenses ornementales qui ne correspondent pas à la correction d'effets négatifs du projet. On notera toutefois qu'elle intègre très opportunément la prise en compte des dépenses inhérentes à la mise en œuvre d'un système de management environnemental.

Il comporte un développement intitulé « **évaluation des incidences Natura 2000** », réduit à sa plus simple expression mais qui, compte tenu de la quasi absence d'impacts sur des milieux naturels, peut être considéré comme répondant à l'objectif de l'article L414-4 du code de l'environnement (ce commentaire ne concerne pas les parkings relais).

Enfin, il intègre bien un développement relatif aux **méthodes utilisées et aux difficultés rencontrées**.

3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :

3.1. Prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet :

Voir paragraphe 4-2 ci après.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

Eu égard aux accords portant sur la **réduction des gaz à effet de serre**, le dossier ne fournit pas à proprement parler de calcul mais fait apparaître un gain monétarisé attestant de l'effet positif attendu pour ce type de projets destinés à favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application des directives européennes sur les habitats naturels et les oiseaux**, le dossier contient un développement intitulé « évaluation des incidences Natura 2000 » qui conclut à une absence d'effets significatifs, conclusion aisément validable dans le cas présent (sauf en ce qui concerne les parkings relais, insuffisamment décrits au dossier).

3.3 Compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés :

SDAGE Rhône méditerranée : Le dossier, s'il évoque le SDAGE, n'analyse pas la compatibilité du projet à cet égard. On notera que la nature et le lieu du projet ne laissent guère de doute quant à cette compatibilité. D'un point de vue général, il aurait toutefois été pertinent d'évoquer au passage la politique de la communauté d'agglomération vis à vis de l'usage des produits phytosanitaires au regard de l'orientation 5 D du SDAGE « *lutter contre les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles* ».

Plan régional pour la qualité de l'air : De la même façon, le dossier ne développe pas la compatibilité avec le PRQA qui ne laisse là non plus guère de doutes compte tenu de la nature du projet présenté.

Plan de déplacements Urbains : Le PDU de l'agglomération étant en cours d'élaboration, il n'y a pas lieu d'analyser la compatibilité du projet avec celui-ci.

Espèces protégées : le dossier concernant le BHNS, confirme l'absence d'espèces animales protégées sur l'emprise du projet. La question mériterait toutefois d'être posée en ce qui concerne les parcs relais susceptibles de concerner des enjeux relatifs aux milieux naturels.

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

S'agissant de la **phase de réalisation**, le dossier présente des dispositions classiques en pareil cas mais qui sont annoncées comme structurées au sein d'un système de management environnemental, outil puissant de maîtrise des impacts, particulièrement recommandé lorsque l'attente sociale ou les enjeux environnementaux sont forts. La question de l'impact du mouvement des terres (70 000 m³ annoncés) mériterait toutefois plus ample développement, notamment du fait des nuisances susceptibles d'être engendrées mais aussi en ce qui concerne l'impact des mises en dépôt définitif des matériaux. Il en est de même de la maîtrise d'éventuelles espèces indésirables (ambrosie).

En phase exploitation, s'agissant du BHNS pris isolément (voir ci après commentaire quant aux parkings relais), les effets négatifs apparaissant très faibles, le dossier n'identifie pas de mesure d'intégration spécifique. Il est toutefois assorti d'un paysagement qui semble être de qualité et constitue un effet positif indéniable du projet.

On aurait toutefois aimé, comme c'est parfois le cas pour des projets de ce type, voir apparaître des dispositifs relevant d'une amélioration de la situation existante dans le domaine de la bonne gestion qualitative et quantitative des eaux météoriques, de la maîtrise des déchets verts, de la réduction des consommations énergétiques et des pollutions lumineuses relatives à l'éclairage urbain...

On notera aussi que la question de l'impact des parkings relais ne semble pas avoir été traitée alors qu'il s'agit probablement d'une partie importante des effets négatifs potentiels du programme (1,3 ha imperméabilisés dans des secteurs où il pourrait y avoir suspicion de présence d'enjeux forts (cas du secteur du carrefour des chasseurs). Il n'est donc pas possible, à leur égard, d'émettre un avis quant à l'acceptabilité de l'absence de mesures d'intégration les concernant.

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Outre les suivis génériques existant sur l'aire d'étude indépendamment du projet (qualité de l'air...), le dossier présente un dispositif de suivi assez étoffé pour un projet de ce type :

- suivi environnemental en phase chantier inhérent au dispositif de management environnemental annoncé ;
- suivi en phase exploitation (relevé des niveaux sonores, mesures de pollution de l'air).

On regrettera toutefois que les modalités de ces suivis n'aient pas été précisées (fréquence, durée, paramètres recherchés).

On pourrait aussi suggérer de rappeler à l'occasion du dossier, le dispositif de suivi mis en œuvre par la communauté d'agglomération sur le réseau viaire et les espaces publics dont elle a la gestion (dont suivi des éventuelles espèces invasives et le suivi du bon fonctionnement des réseaux d'assainissement...).

4) Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Le dossier contient l'ensemble des développements visés par l'article R122-3 du code de l'environnement.

Il a été conçu en prenant en compte la notion de programme au sens du code de l'environnement. Toutefois, les modalités de prise en compte des parkings relais (P+R) n'apparaissent pas claires à cet égard. En effet, le dossier, sans présenter véritablement ces projets (P+R) alors que leur emprise semble être conséquente, évoque au passage certains de

leur impacts (1,3 ha imperméabilisés), mais ne peut être considéré comme ayant couvert ces éléments importants du programme.

4.2 Avis sur la prise en compte de l'environnement :

Le projet a pour objectif une amélioration de la qualité de l'offre de transport en commun et une meilleure maîtrise de la place accordée à l'automobile, ce qui correspond à des objectifs vertueux au sens de l'environnement et indispensables dans une agglomération telle que celle d'Annemasse.

On notera que, paysagèrement très soigné, il devrait constituer un atout en terme d'amélioration du cadre de vie et pourrait même faire partie des éléments identitaires à venir de l'agglomération.

Le dispositif annoncé pour maîtriser les effets du chantier paraît de très bon aloi (système de management environnemental). Par ailleurs, les effets négatifs attendus en phase exploitation sont vraisemblablement très faibles et l'absence de mesures d'intégration phares n'est donc pas surprenant.

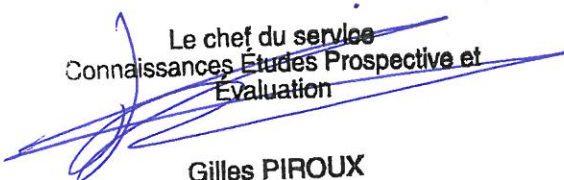
Ce commentaire n'est cependant pas valide a priori pour les parcs relais, notamment en ce qui concerne le parc relai annoncé dans le secteur des Chasseurs qui, selon la localisation du projet P+R, pourrait être considéré comme susceptible de concerner des enjeux environnementaux forts (*habitats naturels, notamment zones humides, et circulations de faune sauvage*). Les interrelations du projet avec la réalisation de ces parcs relais mériteraient d'être clarifiées de façon à rendre univoque le fait que ceux-ci fassent ou non partie du projet lui même ou ne fassent partie que du programme d'ensemble et, dans ce dernier cas, si leur réalisation doit être considérée comme échelonnée ou simultanée avec celle du projet de BHNS.

Quoiqu'il en soit, la réalisation des ces parkings relais semble être, pour le moins, un élément important du programme, qui conditionnera probablement une partie du fonctionnement du BHNS. Leur description doit être intégrée au dossier. Ils doivent être évalués au regard de l'environnement et, si nécessaire assortis de mesures d'intégration qu'il importe alors de définir.

Plus dans le détail, la question de la conception de l'éclairage mériterait peut être de plus amples développements (économies d'énergie, prévention des pollutions lumineuses).

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des éventuelles procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (*notamment procédures loi sur l'eau et procédures espèces protégées*).

Pour le préfet de région et par délégation


Le chef du service
Connaissances Etudes Prospective et
Evaluation

Gilles PIROUX