

**Demande d'examen au cas par cas préalable à la
réalisation d'une étude d'impact**



Annemasse Agglo
Annemasse - Les Voirons Agglomération



**Voie verte sur la tranchée
du CEVA**

(Tronçon situé entre le passage à
niveau 1 - au croisement de la rue
du Jura et de la rue Louis Armand -
et la zone d'activité de Bonne)

Document CERFA

n°14734*02

et annexes

SEPTEMBRE - 2013

Article R. 122-3 du code de l'environnement

**Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement**

**Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement**

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception
27/09/13

Dossier complet le
27/09/13

N° d'enregistrement
F08213P0590

1. Intitulé du projet

Création d'aménagements destinés à la circulation des modes doux entre le passage à niveau n°1 situé au croisement de la rue du Jura et de la rue Louis Armand et la zone d'activité de Bonne.

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
38° Construction d'équipements culturels, sportifs ou de loisirs	Bien que le nombre d'utilisateur des aménagements projetés n'est pas défini avec précision pour le moment, les premières estimations envisagent au maximum 1500 à 2000 personnes par jour en heure de pointe sur la section la plus fréquentée. L'équipement sera bien en dessous d'une concentration de 5000 personnes, seuil pour la réalisation d'une étude d'impacts.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet

Création d'équipements permettant la circulation cycles et modes doux sur environ 9,5 km. Il est envisagé d'améliorer la signalétique, des aménagements de voiries existantes, la création de voies vertes (environ 2,5 km) et des pistes cyclables (sur environ 900 m).
Le projet faisant l'objet du présent dossier est localisé entre le passage à niveau n°1 situé rue du Jura et la zone d'activité de Bonne. Une liaison est également prévue pour desservir l'accès Nord du futur Pôle d'Echanges Multimodal (PEM). Cet itinéraire destiné aux modes doux s'inscrit dans le cadre du volet "modes doux" du Plan de Déplacements Urbains d'Annemasse Agglo, mais également dans le cadre de la véloroute du Léman au Mont-Blanc et est raccordé à la Voie Verte d'Agglomération reliant Annemasse à Saint-Genis (Ain). Le linéaire concerné par les aménagements est d'environ 9km255m, mais certaines sections de l'itinéraire seront intégrées dans le cadre de projets connexes sous maîtrise d'ouvrage Annemasse Agglo ou sous maîtrise d'ouvrage Annemasse, Vétraz-Monthoux, Ambilly, ou Cranves-Sales. Les aménagements envisagés sont variés. Il est prévu de créer des sections en site propre (voie verte, piste cyclable), et des réaménagements de l'existant pour permettre une insertion des flux "modes doux" dans la circulation courante (conservation de l'existant, amélioration de la signalétique ou reprise ponctuelle de la voirie).

4.2 Objectifs du projet

L'objectif est avant tout de répondre aux besoins et demandes exprimées par les habitants du territoire lors de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains d'Annemasse Agglo (arrêté en mai 2013).

Par ailleurs, les aménagements projetés visent à :

- Proposer un axe transversal à l'agglomération d'Annemasse qui soit sécurisé, attractif et rapide permettant aux flux cycles et modes doux de rejoindre aisément les pôles générateurs de déplacements (actuels ou à venir) qui sont Annemasse et Genève.
- Proposer un équipement donnant lieu à une réelle alternative au "tout voiture" en lien avec les Grenelles de l'environnement.
- Encourager la pratique des modes doux en offrant un équipement sécurisé, paysagé et adapté à tous les types de déplacements (utilitaires, loisirs, sportifs, etc.).
- Développer l'intermodalité (train, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), Tramway).
- Relier Annemasse et le cœur de l'agglomération urbaine (en particulier des équipements publics tel que des établissements scolaires) aux communes périphériques (Vétraz-Monthoux, Cranves-Sales, Bonne)
- Proposer des sections de "parcs linéaires" (création de voies vertes) accessibles à tous (Personnes à mobilité réduite) et ouvertess à tous les types d'usages (rollers, coureurs, cyclistes, randonneurs, etc.).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

La réalisation de l'itinéraire modes doux va s'étaler dans le temps. Il y aura un phasage à la fois en études et en travaux. L'itinéraire sera séquencé. Le type d'équipement prendra des formes diverses sur tout le parcours en fonction des contraintes existantes et des opportunités d'aménagements liés aux projets connexes ou projetés.

Le planning prévisionnel prévoit la mise en service suivante :

- Horizon 2013-2014 : Rue des Négociants (aménagement de voirie existante)
- Horizon 2015 : chemin de l'ancien CEN, route des Fontaines, chemin des Petits-Bois, route de la Nussance, route de la Bergue, chemin de Montagny, chemin du Plomb, route de Ripaille, balisage liaison entre Bonne et Nangy
- Horizon 2016 : avenue Barbusse
- Horizon 2017-2018 : Voie verte sur la couverture du CEVA,
- Horizon 2017-2018, inclus dans le projet urbain de l'Etoile : rue du Jura, rue de la Fraternité, rue du Môle
- Horizon + 2018 : avenue Emile Zola, avenue du Giffre, Chemin des Fontaines, voie verte le long de la Menoge sur la commune de Bonne.

A ce stade d'étude, un phasage des travaux n'est pas envisageable.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Actuellement, il n'existe pas d'équipement continu destiné à la circulation des modes doux. La création de ces aménagements va engendrer de nouveaux flux et concentrer sur un axe bon nombre de personnes qui utilisent actuellement les infrastructures routières (en vélo). Il n'y a pas de retour d'expérience possible sur l'état préexistant bien que certaines sections existent et que l'ex voie du CEN est utilisée par des promeneurs. Cependant, en procédant par analogie avec d'autres voies vertes (Chambéry, Annecy) et pour les sections situées dans des contextes proches en zone d'entrée d'agglomération, on peut estimer à 1000-1500 le potentiel de fréquentation par jour aux périodes les plus favorables

Concernant l'exploitation des équipements, il est prévu que les communes aient la responsabilité de leur entretien afin de garantir la sécurité des utilisateurs et d'y appliquer les règlements de police adéquat. Concernant les parties en voie verte, les accès seront protégés et sécurisés. Seuls les petits camions d'entretien seront autorisés à rouler ponctuellement sur les voies aménagées.

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le niveau de rendu actuel est "l'étude préliminaire". Aucune procédure n'a été lancée pour l'instant. Il n'est pas envisagé d'acquérir des surfaces privées dans le cadre du projet. Les études d'Avant Projet et de Projet viendront affiner les questions foncières.

L'aménagement faisant l'objet de ce présent dossier est raccordé au tronçon de voie verte qui doit relier le PN n°1 à la frontière franco-suisse sur la couverture de la future ligne ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (cf. Voie verte d'Agglomération). Cette section a fait l'objet d'un dossier d'examen au cas par cas. De plus, le projet du CEVA a fait l'objet d'une étude d'impact.

En cas de rejet des eaux pluviales dans le milieu naturel (ruisseau La Gélina), un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau pourrait-être nécessaire.

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Autorisation de construction d'un équipement sportif et de loisirs

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur de l'ouvrage (toutes sections confondues y compris conservation de l'existant) :	8 135 m
Longueur des aménagements en site propre type voie verte :	3 620 m
Largeur des aménagements de type voie verte :	entre 3 m et 3,50 m
Longueur des aménagements de type piste cyclable :	480 m
Largeur des aménagements de type piste cyclable :	entre 3 m et 4.75 m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Ambilly :
Rue du Jura, Rue de la Fraternité
Annemasse :
Rue des Négociants, Avenue Emile Zola,
Rue du Môle, rue du Chablais, Avenue du
Giffre, Avenue H.Barbusse,
Rue du Beulet, Rue de l'Ile de France, Route
de Livron
Vétraz-Monthoux :
Chemin de l'ancien CEN, Route de Corly,
Chemin des Fontaines,
Cranves-Sales :
Route des Petits-Bois, route des Fontaines,
Route de la Nussance, Route de la Bergue,
Route de Montagny, Chemin du Plomb, Chemin
des Moulins, Route de Ripaille
Bonne :
Route de Ripaille

Coordonnées géographiques¹

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. 6 ° 18 ' 47.6" E Lat. 46 ° 11 ' 41.5" N

Point d'arrivée : Long. 6 ° 18 ' 47.6" E Lat. 46 ° 10 ' 09.5" N

Communes traversées :

Ambilly, Annemasse, Vétraz-Monthoux, Cranves-Sales, Bonne

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non (Création de sites propres)

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

La réalisation des aménagements sera échelonnée dans le temps en fonction des priorités, des contraintes budgétaires et des opportunités liées aux projets connexes. La réalisation d'un itinéraire continu entre le PN n°1 et Bonne sera ainsi répartie dans les projets liés aux aménagements de voirie pour l'insertion du BHNS et du tramway, aux programmes immobiliers et leurs abords. C'est pourquoi, la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble de l'itinéraire modes doux projeté pourra-être Annemasse Agglo, les communes d'Annemasse, Ambilly, Cranves-Sales et Vétraz-Monthoux et le Syndicat des Energies et de l'Aménagement Numérique de Haute-Savoie (SYANE) pour la partie éclairage publics et réseaux secs.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Usages :

Section en voirie routière : rue des Négociants, rue de la Fraternité, rue du Jura, Avenue Emile Zola, rue du Môle, rue du Chablais, avenue du Giffre, Avenue H. Barbusse, rue du Beulet, rue de l'Isle de France, route de Livron, route de Corly, chemin des Fontaines, chemin des Petits-Bois, Route des Fontaines, route de la Nussance, route de la Bergue, route de Montagny, chemin du Plomb, chemin des Moulins, route de Ripaille.

Section en chemin stabilisé non ouverte à la circulation : ancienne voie du CEN le long du ruisseau La Géline sur Vétraz-Monthoux

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Ambilly : P.O.S (1998) => modification + révision simplifiée le 19/12/2005
Annemasse : P.L.U (1988) => modification n°4 + révision simplifiée n°3 en 2012
Cranves-Sales : P.L.U (2005) => modification n°7 en 2012
Vétraz-Monthoux : P.O.S (2001) => modification n°2 le 27/11/2007 + révision simplifiée n°1 le 15/01/2008
Bonne : P.L.U (2007) => révision simplifiée n°1 en novembre 2010 + modification n°3 en 2012

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Annemasse arrêté le 4 février 2011

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Zones humides situées sur Cranves-Sales ("Le Beulet Ouest" et les "Fontaines Nord" à proximité mais hors emprise du projet (la distance la plus faible qui sépare une zone humide du projet est d'environ 155m).
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ambilly : PPRN approuvé le 14/12/1998 et le 29/07/2011 Annemasse : PPR inondation approuvé le 19/11/2001 Vétraz-Monthoux : PPR inondation approuvé le 19/11/2001 Cranves-Sales : PPRN approuvé le 29/12/2006 Bonne : PPRN approuvé le 21/06/1993
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site pollué dans l'emprise du projet selon sources BASOL et SCOT d'Annemasse Agglo
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	captages situés sur les communes concernées par le projet mais hors emprise du tracé : Cranves-Sales : captage "Le Bray" Bonne : captage "Sous Lachat" Source : Agence de l'Eau - fichier départemental des captages et BRGM
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Source : DRAC
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Distances les plus proches entre l'itinéraire envisagée et les zones Natura 2000 : - 1.8 km entre la zone Natura 2000 "Le Salève" et le carrefour Baron de Loë sur Annemasse - 3.2 km entre la zone Natura 2000 "Les voirons" et la route de Ripaille sur Bonne
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A ce stade d'avancement des études, il n'est pas possible de se prononcer sur ce point
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A ce stade d'avancement des études, il n'est pas possible de se prononcer sur ce point
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Ambilly ; PPR lié au Foron éloigné du tracé Annemasse et Vétraz-Monthoux ; PPR lié à l'Arve éloigné du tracé Cranves-Sales ; PPRN (29/12/2006). Certaines zones d'aléas peuvent se situer à proximité du tracé ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zone d'aléa moyen liée à la Menoge est située à quelques dizaines de mètres du chemin des Moulins. Des habitations sont situées entre la zone d'aléa et la voirie existante qui supportera les flux de modes doux. - Zone d'aléa moyen lié aux phénomènes de mouvements de terrain à proximité de la route de Montagny et du Chemin du Plomb - Zone d'aléa moyen lié au phénomène torrentiel à proximité de la route de la Nussance (sur ouvrage de franchissement situé "sous les Glyamis") - Zone d'aléa fort lié au phénomène de débordements torrentiels du ruisseau de La Céline située à proximité du tracé (au niveau de la Route des Fontaines et du Chemin des Petits-Bois)
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> - Uniquement pendant la phase travaux - Les sections situées sur la voirie existante n'auront aucun impact supplémentaire en terme de bruit (circulation automobile déjà en place actuellement). Ces sections seront donc concernées par les sources de bruits existantes (automobiles, ambiances sonores urbaines, etc.). - Concernant les création de sites propres, les nuisances sonores engendrées seront nulles étant donné que les véhicules motorisés seront interdits d'accès. - De plus les modes doux sont non motorisés donc par essence non bruyants. - Enfin pour assurer la sécurité des usagers, le projet est accompagné de mesures de réduction de la vitesse (mise en zone 30) et/ou de limitation de la circulation automobile (rue du Jura, rue des négociants, rue du Docteur Favre, route des Fontaines..)
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet vise à promouvoir et développer la pratique des déplacements en modes doux. De ce fait, les vibrations engendrées seront nulles.</p> <p>Cependant, certaines sections seront situées sur des voiries existantes. Le projet pourra être concerné par les vibrations provoquées par les flux motorisés sur les voiries existantes.</p>

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il est envisagé d'implanter des candélabres au niveau des carrefours situés sur le chemin longeant la Gélina (ancien CEN sur la commune de Vétraz-Monthoux) pour sécuriser les traversées et améliorer la visibilité des usagers. Certaines sections seront situées sur ou en bordure des voiries existantes. Ces aménagements cyclables ou modes doux seront alors concernés par les émissions lumineuses existantes. Une étude photométrique conformément à la norme NF13201 sera réalisée préalablement aux travaux.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La mise en oeuvre de cette infrastructure permettra de lutter efficacement contre l'émission des polluants atmosphériques en favorisant un autre mode déplacement que le "tout voiture" en complément de la nouvelle offre TC (tramway et BHNS) sur le territoire de l'agglomération d'Annemasse.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>A ce stade d'avancement des études, il n'est pas possible de se prononcer sur ce point</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La création d'aménagements destinés aux cycles et modes doux ne peut qu'engendrer une amélioration de la sécurité et du cadre de vie des habitants de l'agglomération, mais aussi des touristes qui souhaiteraient parcourir le territoire en vélo ou à pieds, relier la véloroute du Léman ou la Suisse via la Voie Verte d'Agglomération. Les déplacements entre le coeur de l'agglomération et les périphéries vont se développer. La création d'équipements dédiés aux modes doux doit pousser les frontaliers et la population active à délaissier la voiture au profit des modes de déplacement actifs.</p>

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Le projet s'intègre dans le cadre d'une refonte du plan de déplacement de l'agglomération d'Annemasse. Le projet d'aménagements de voies et équipements pour cycles et modes doux sera complété en parallèle par une nouvelle offre en transports en communs, avec la mise en place d'un BHNS, le prolongement d'une ligne de tramway transfrontalière, et la mise en place d'un RER transfrontalier (CEVA). A ce titre, il convient de préciser que le projet assurera des connexions directes et rapides vers le futur Tramway (des vélostations sont prévues et réparties sur l'ensemble du tracé), vers le futur BHNS (des vélostations sont également prévues à proximité des stations) et enfin vers le futur Pôle d'Echanges Multimodal (une importante vélostation est également envisagée. A l'heure actuelle, une vélostation vient d'être implantée à proximité de la Gare).

De plus, le tracé présenté dans ce dossier sera relié à la voie verte d'agglomération (pilote par le Grand Genève) et à la véloroute du Léman au Mont-Blanc. Les incidences du projet seront donc cumulées avec tous les projets en cours d'études ou de travaux portant sur les infrastructures liées aux déplacements. Les incidences en questions ne pourront être que positives en termes d'impacts environnementaux, sociaux et économiques. Le but étant à terme de limiter le mode de déplacement actuel axé sur le "tout voiture" au profit de l'intermodalité et des modes de déplacements actifs. Les incidences sur l'émission des gaz à effets de serre, sur la pollution urbaine, sur le cadre de vie, sur la santé et sur la maîtrise des dépenses énergétiques ne pourront qu'être positives, et ce en raison du cumul et de la cohérence des projets évoqués ci-avant.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

Il est probable que le projet engendre des impacts positifs de nature transfrontalière, et notamment en terme de déplacements des frontaliers (flux pendulaires). Aujourd'hui, les frontaliers utilisent en grande majorité la voiture et délaissent les TC et autres modes de déplacements actifs. Cela favorise des accidents de la route, des bilans environnementaux et énergétiques non soutenables et des saturations quotidiennes sur les réseaux existants. Le projet étant relié directement à la voie verte d'agglomération (liaison transfrontalière), les modes doux auront la possibilité de relier de manière continue et sécurisée Bonne à Genève. Si les impacts transfrontaliers sont positifs concernant les frontaliers (déplacements domicile-travail), le projet doit également apporter des infrastructures de qualité (espaces paysagers, voies vertes) qui représenteront un atout pour le développement du tourisme sur l'ensemble de l'agglomération franco-suisse (cf périmètre du Grand Genève).

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Il n'y a actuellement aucun équipement qui garantisse une liaison continue entre Bonne (périphérie d'Annemasse) et le cœur de l'agglomération (Annemasse et Genève), pour les modes déplacements doux (cycles, rollers, marches, etc.). Le projet faisant l'objet de ce dossier vise à offrir des aménagements sécurisés, confortables, et accessibles à tous (notamment pour les sections en site propre qui seront accessibles aux personnes à mobilité réduite). En s'intégrant de manière cohérente et complémentaire avec les projets de développement des TC, la création d'un itinéraire modes doux doit à terme inciter les frontaliers à servir d'avantage des modes de déplacements actifs pour se rendre soit directement sur les lieux de travail, soit via les plateformes de TC existants ou projetées.

Concernant les impacts que ce projet va engendrer, on peut affirmer qu'ils seront globalement positifs. Il ne portera pas atteinte à l'environnement et ne pourra qu'améliorer le cadre de vie des habitants et le paysage urbain. La création de sites propres va par exemple engendrer une réinsertion végétale. Les sites propres qui seront créés n'induiront aucune pollution (hydrocarbures, gaz à effet de serre), étant donné que seuls les modes doux seront autorisés à utiliser les équipements (excepté les véhicules d'entretien). A ce titre, des contrôles d'accès sont prévus afin de limiter toute insertion non réglementaire. Des contrôles de police pourront également avoir lieu afin de vérifier que la réglementation est appliquée. La création des sites propres doit favoriser une mixité sociale et des échanges inter-urbains nécessaires au bon fonctionnement d'une agglomération.

Sur le plan fonctionnel, la création de bandes, pistes et voie verte va entraîner une augmentation des déplacements en vélo. Le caractère continu du projet en fait un parcours "propre" concurrentiel avec les TC et même avec les véhicules selon les tranches horaires. Le nombre d'accidents concernant les cyclistes et piétons doit être revu à la baisse grâce au projet d'équipements modes doux, étant donné que chaque carrefour, chaque point de conflit de usages sera traité pour garantir la meilleure visibilité et sécurité envisageable.

Par ailleurs, au regard de l'ensemble des points de la partie 6, on peut affirmer que le projet ne peut qu'apporter une plus-value environnementale et sur la santé, en incitant la "mobilité active". Enfin, notons que le projet est situé très majoritairement sur des voiries existantes ou en bordure immédiate. La section située sur l'ancien CEN (hors voirie) est un chemin carrossable non revêtu qui accueille tous les jours bons nombres de promeneurs. Sur l'intégralité du tracé, aucun espace naturel sensible protégé et/ou recensé n'est touché ou impacté.

C'est pourquoi, au regard des arguments développés ci-dessus, nous estimons que le projet ne nécessite pas d'étude d'impact.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	X
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	X

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Dossier d'études préliminaires
Localisation du projet sur fond de zonage des PLU impactés

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

Annemasse

le,

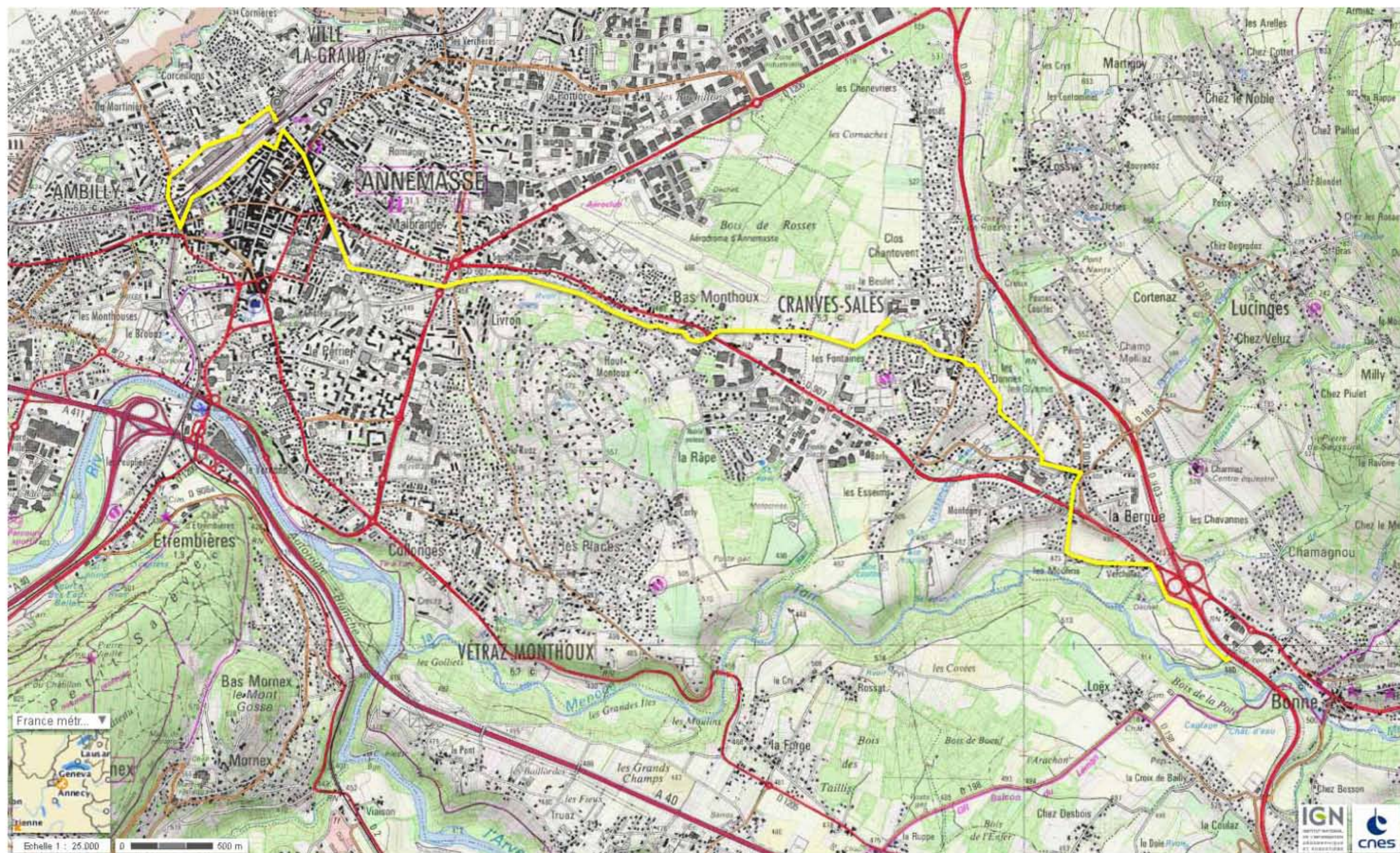
Le Président, Georges DELEVAL.

Signature



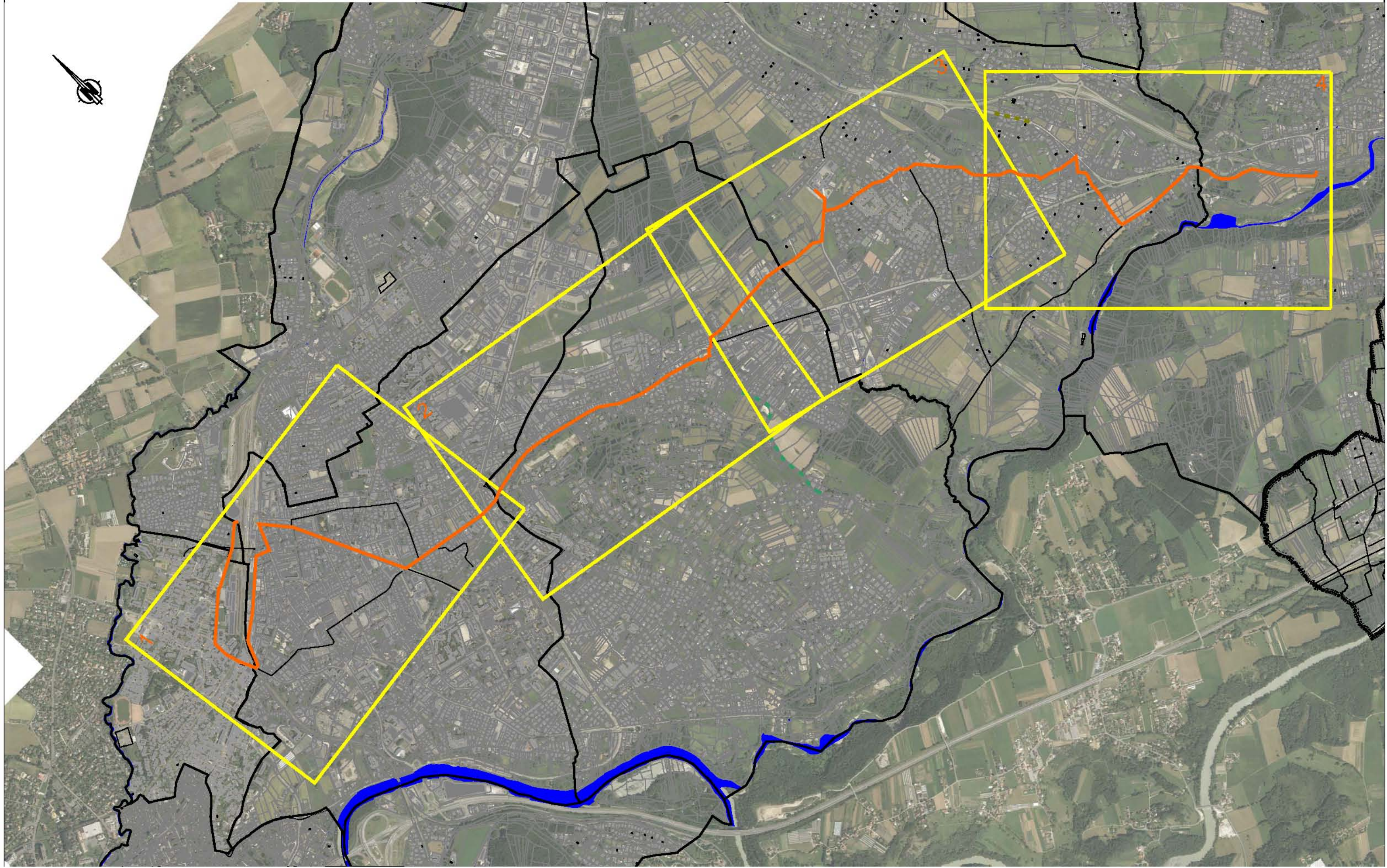

Annexe 2 : Plan de situation 1/25000

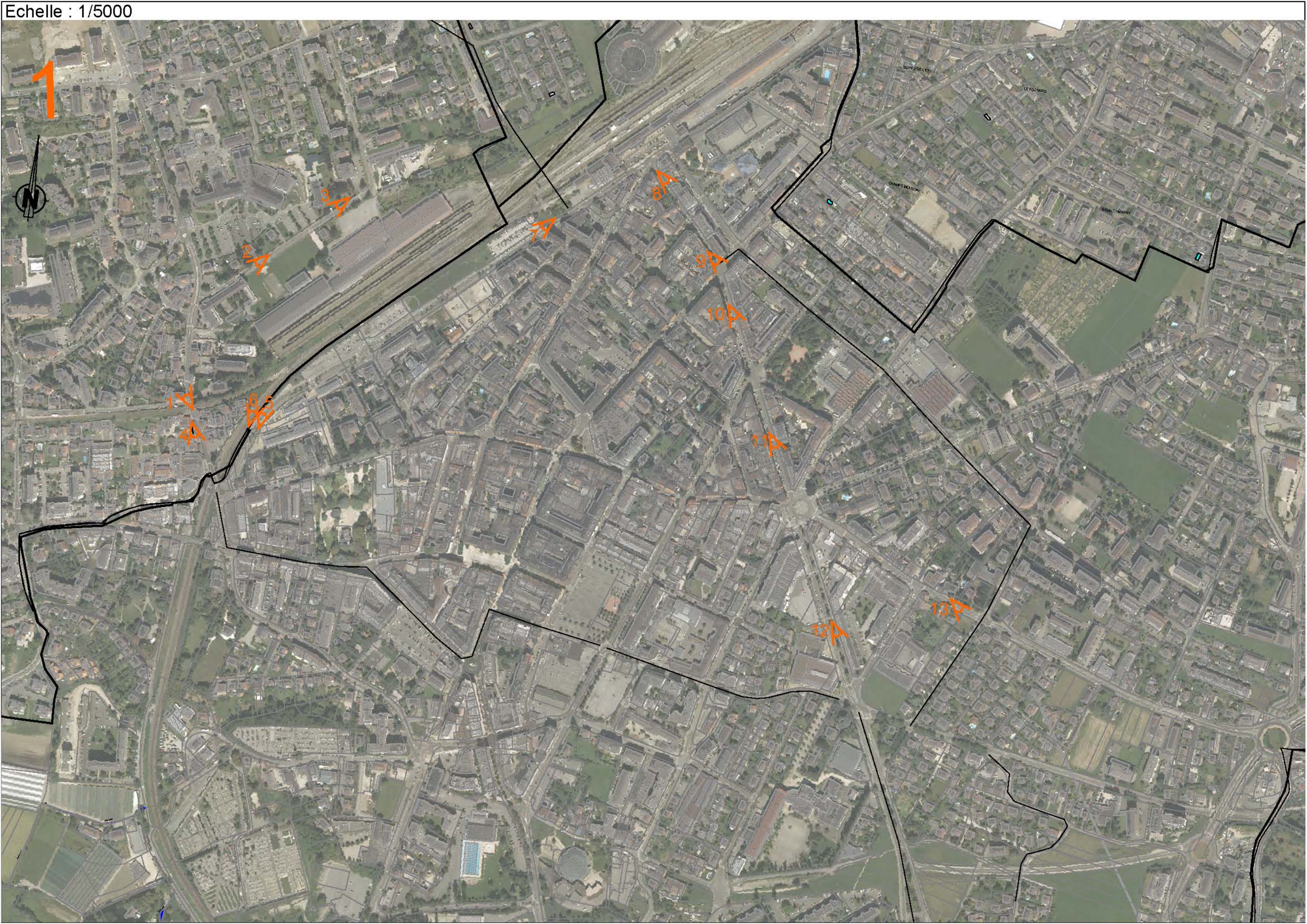
Projet de voie verte sur les communes de Bonne, Cranves-Sales, Vétraz Monthoux et Annemasse.



Annexe 3 : Localisation des clichés pris sur l'ensemble du tracé

Echelle : 1/20000





1

1A
4A

5A

2A

3A

7A

8A

9A

10A

11A

12A

13A

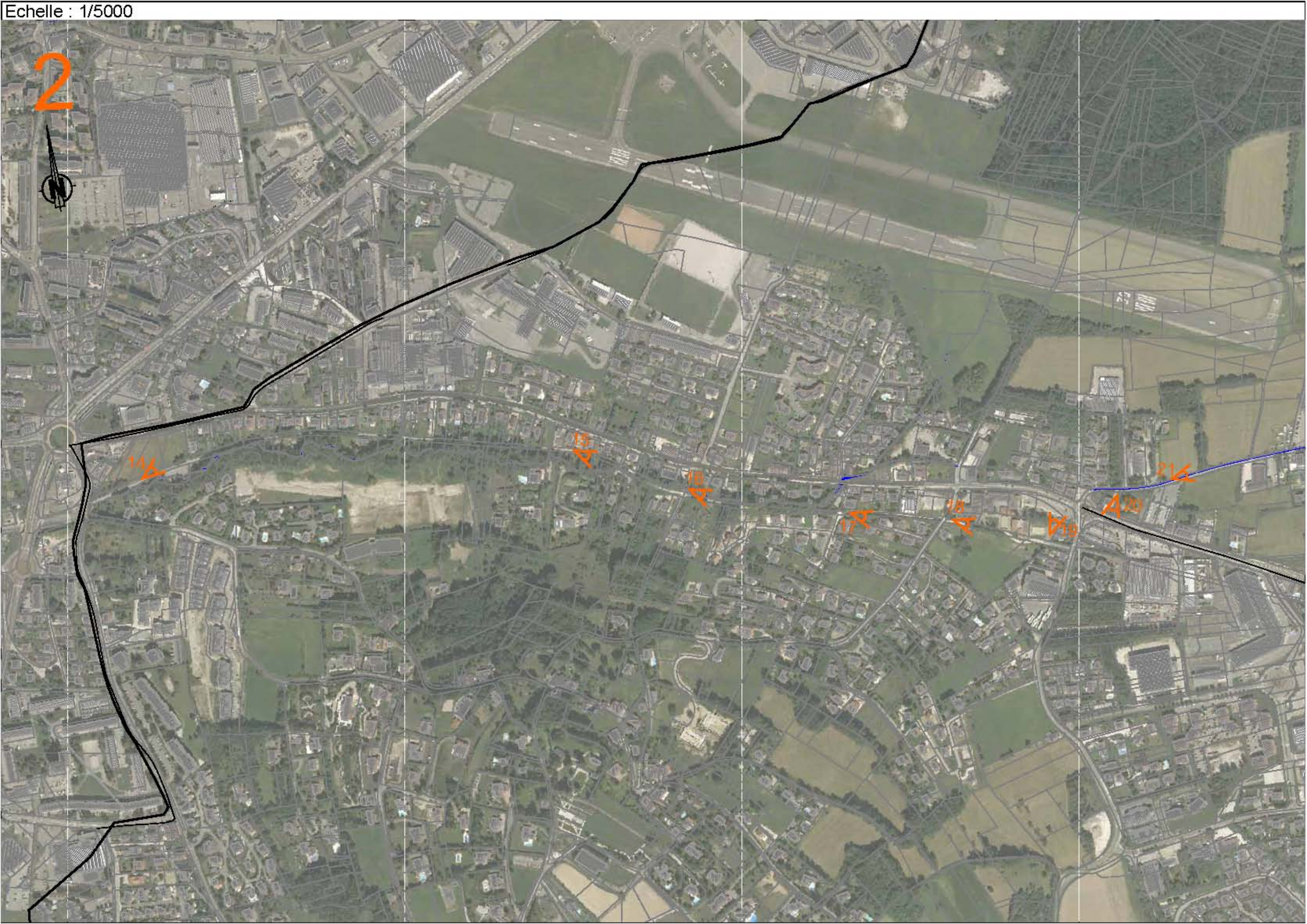
VOYE DELY...

LE FOULARD

DUMPS HOLFON...

SOL TAWADY

2



A1

A2

A3

A4

A5

A6

A7

A8

A9

A10

A11

A12

A13

A14

A15

A16

A17

A18

A19

A20

A21



3



21

20

22

23

24

25

26

27

28

LES ANGLÈS

LES FRÈRES BÉNAÏ

LES FRÈRES PONS

LES FRÈRES ANGLÈS

LES FRÈRES BÉNAÏ

LES FRÈRES PONS

LES FRÈRES PONS

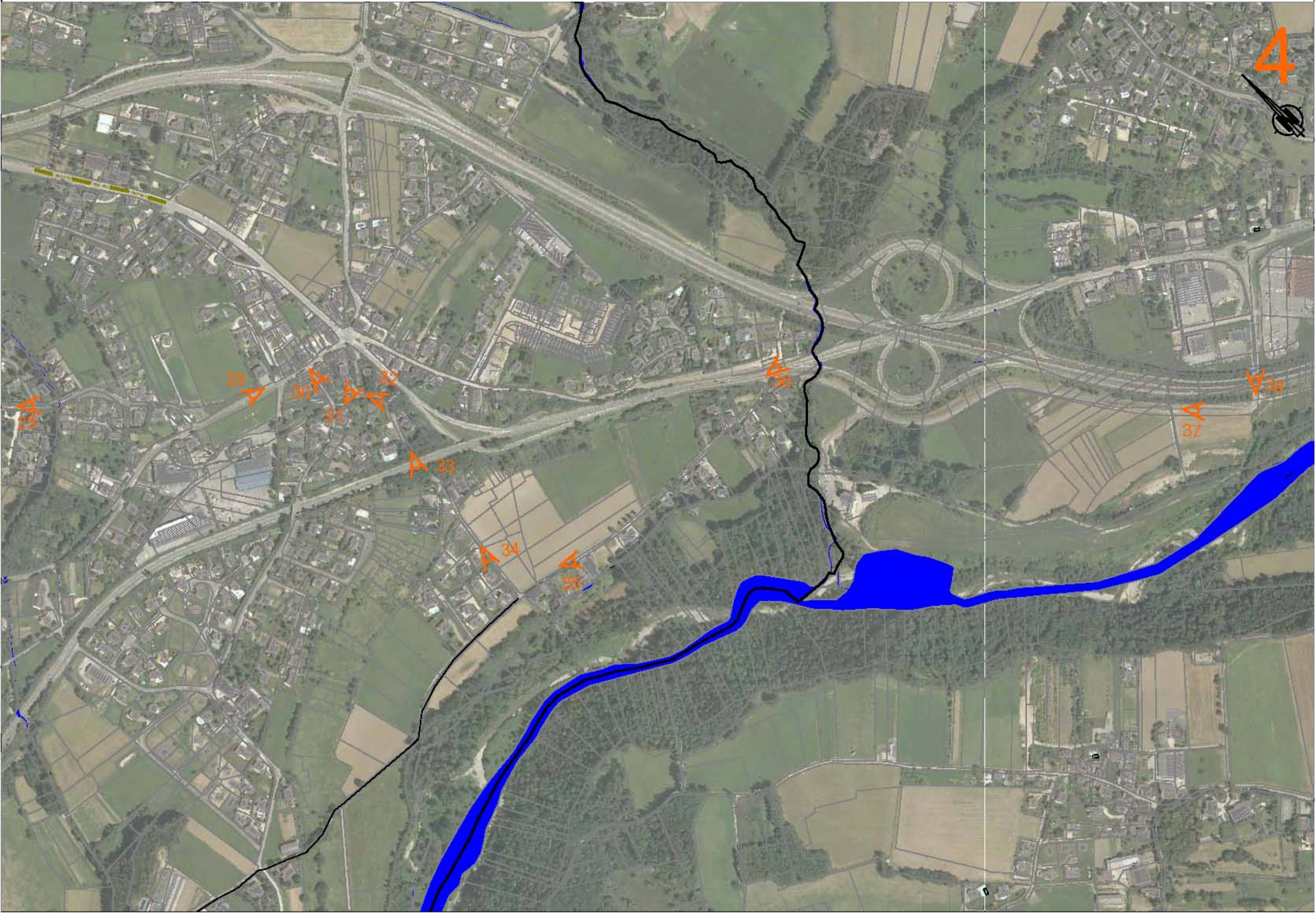
LES FRÈRES BÉNAÏ

LES FRÈRES BÉNAÏ

LES FRÈRES BÉNAÏ

LES FRÈRES BÉNAÏ

LES FRÈRES PONS



A 28

A 29

A 30

A 31

A 32

A 33

A 34

A 35

A 36

A 37

A 38

Clichés datant de septembre 2012



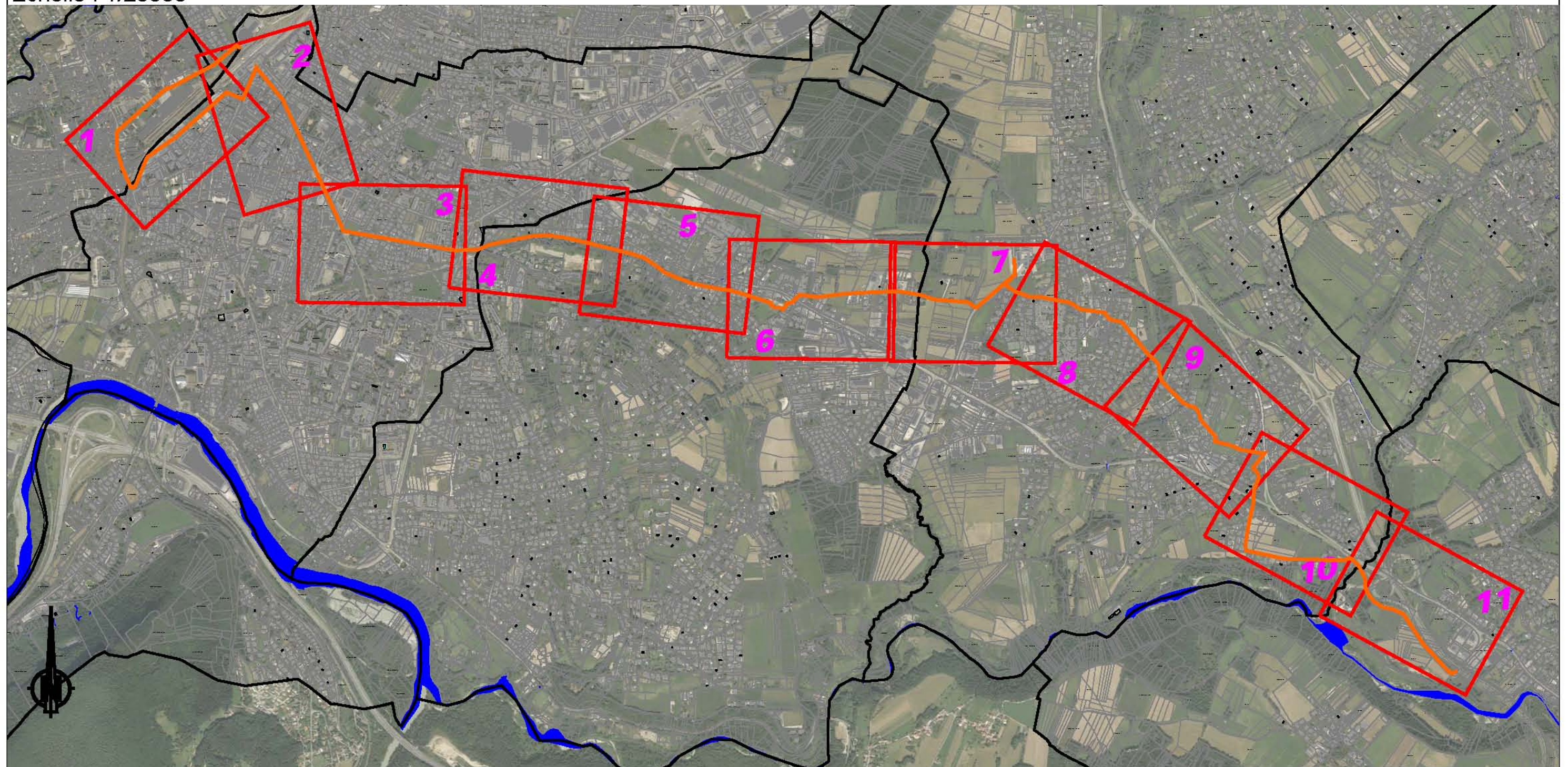
Clichés datant de septembre 2012



Annexe 5 : Plan des abords du projet.

Voir planches A3 pages suivantes

Echelle : 1/20000

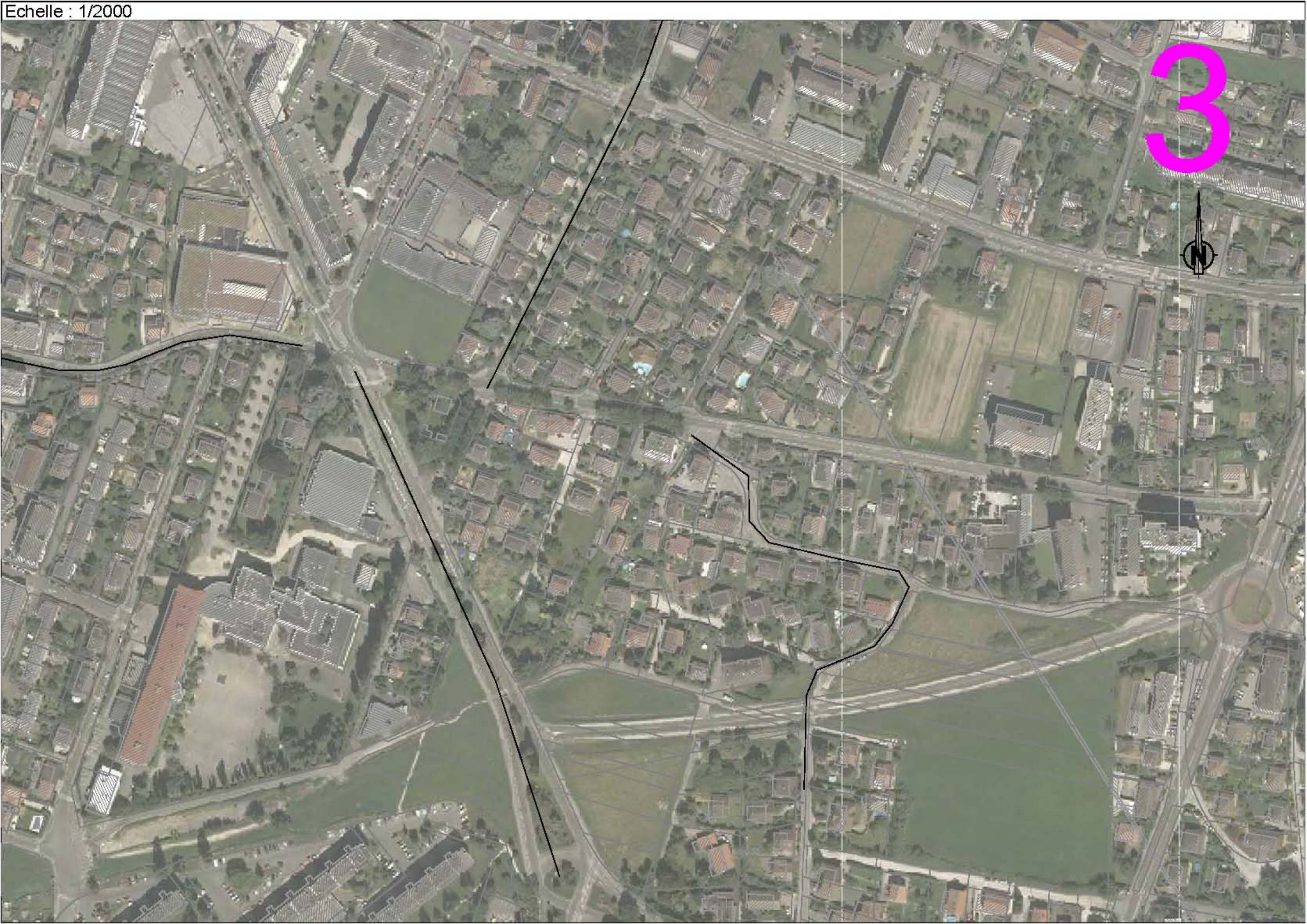






2

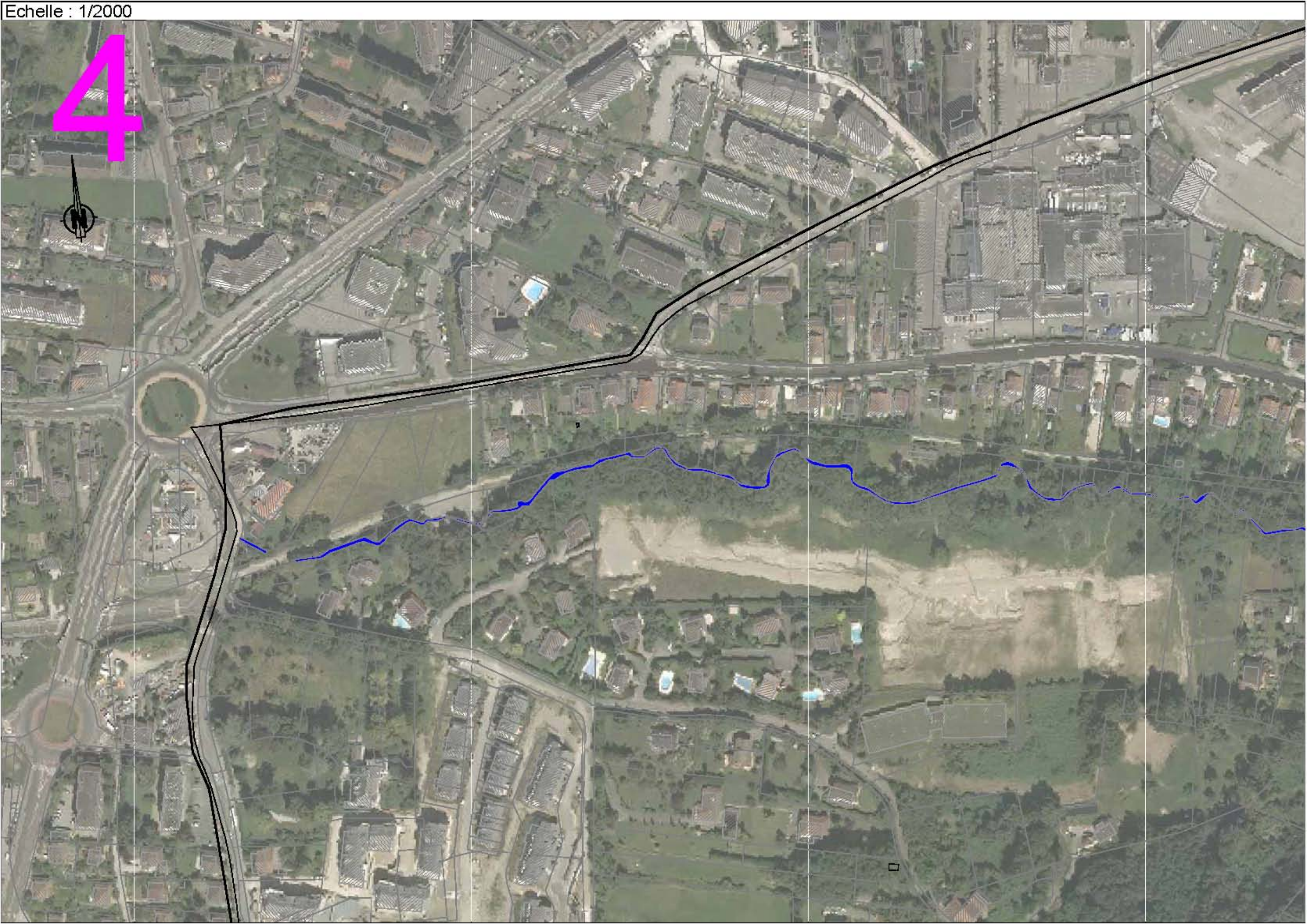


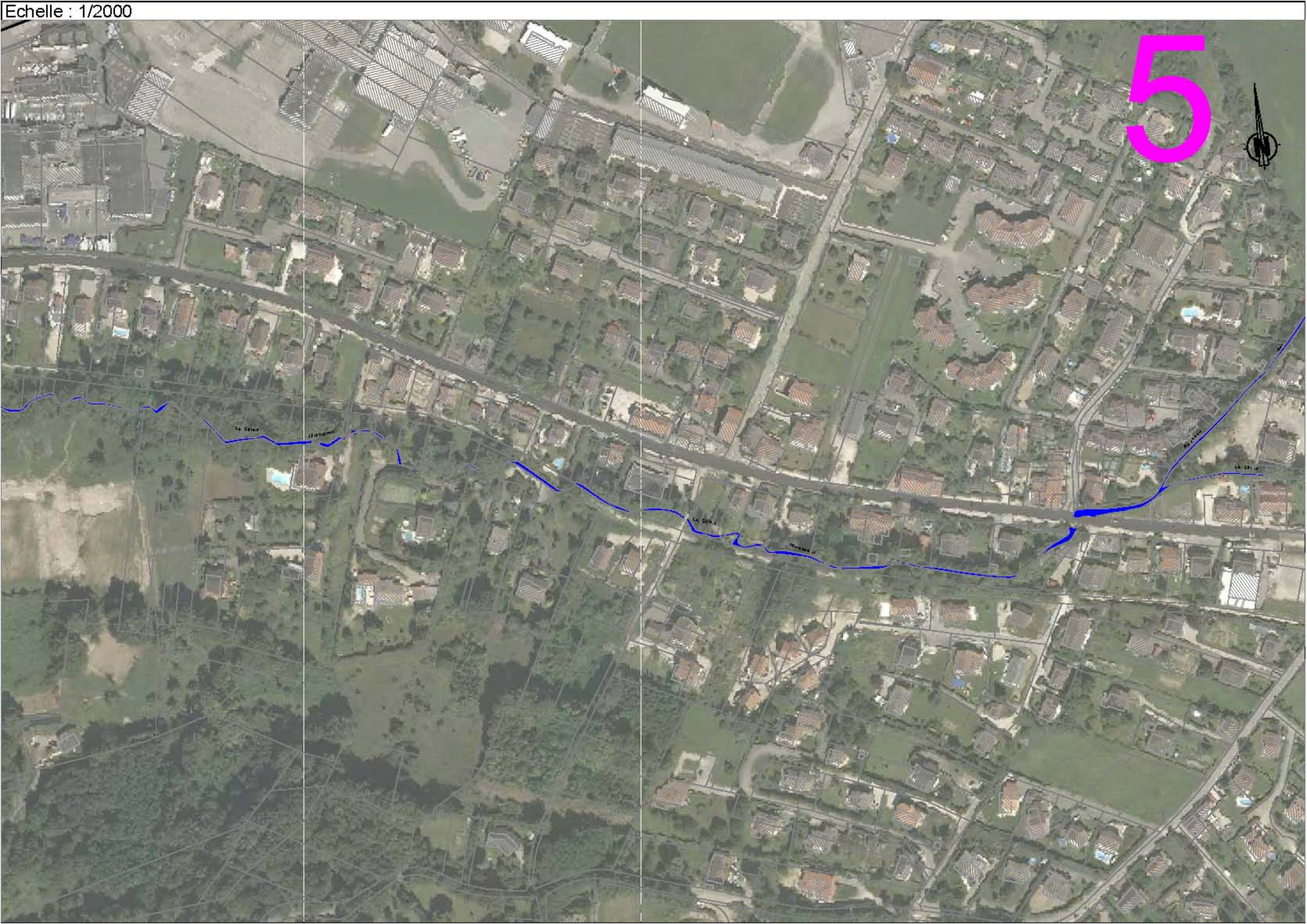


3



4





5



LA GELIE

RUSSEAU II

LA GELIE

RUSSEAU I

RUSSEAU

LA GELIE



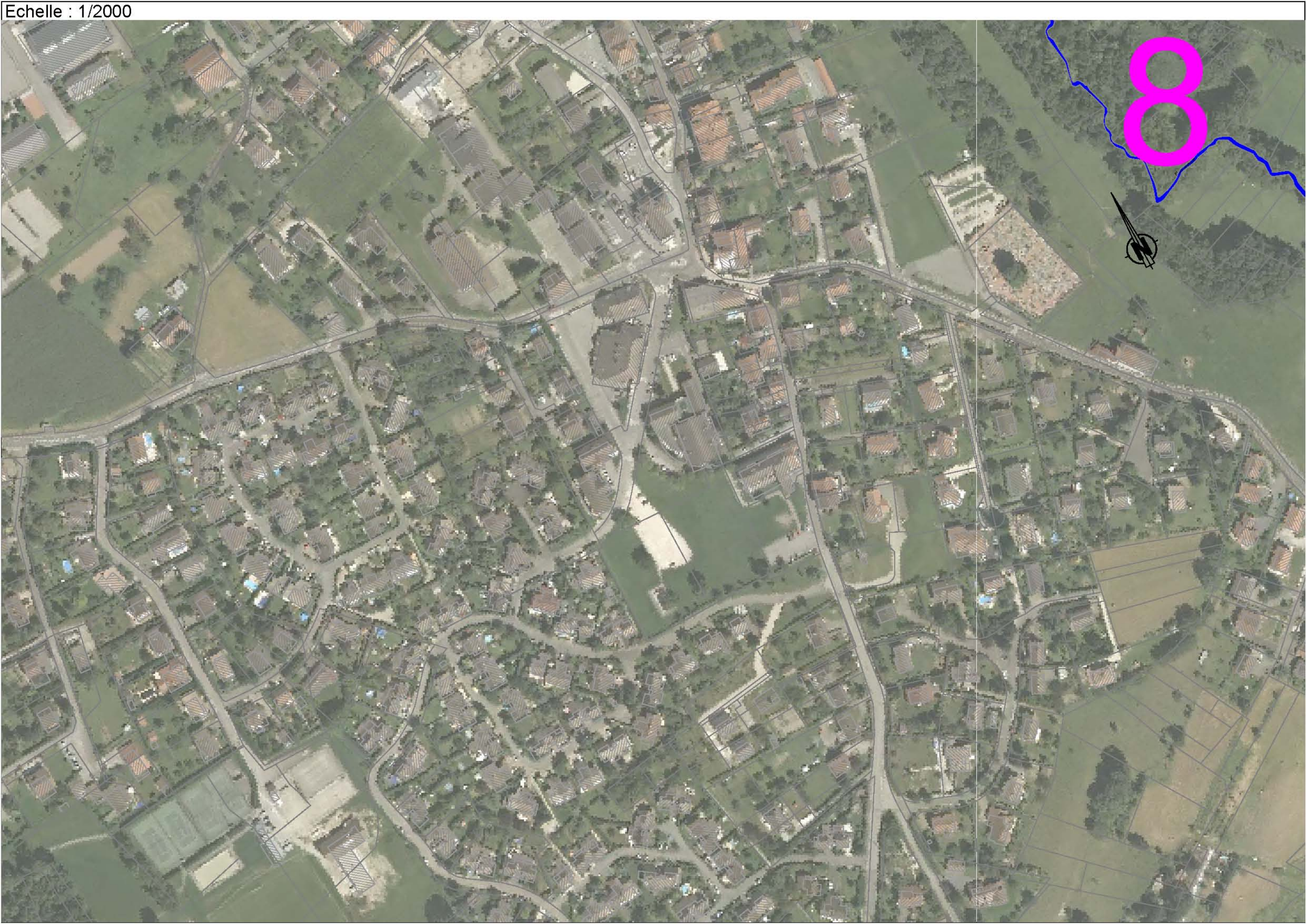
6

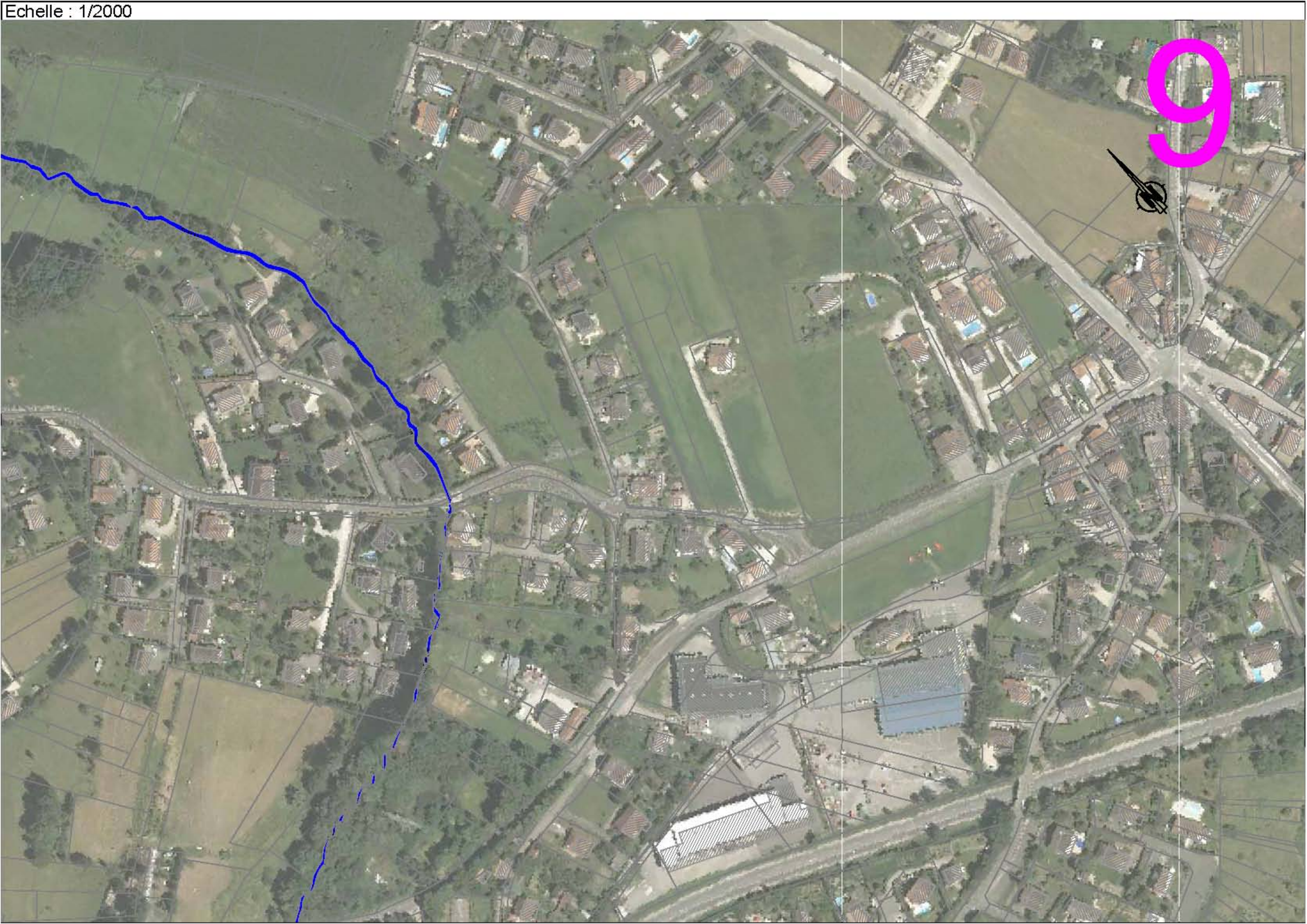


7

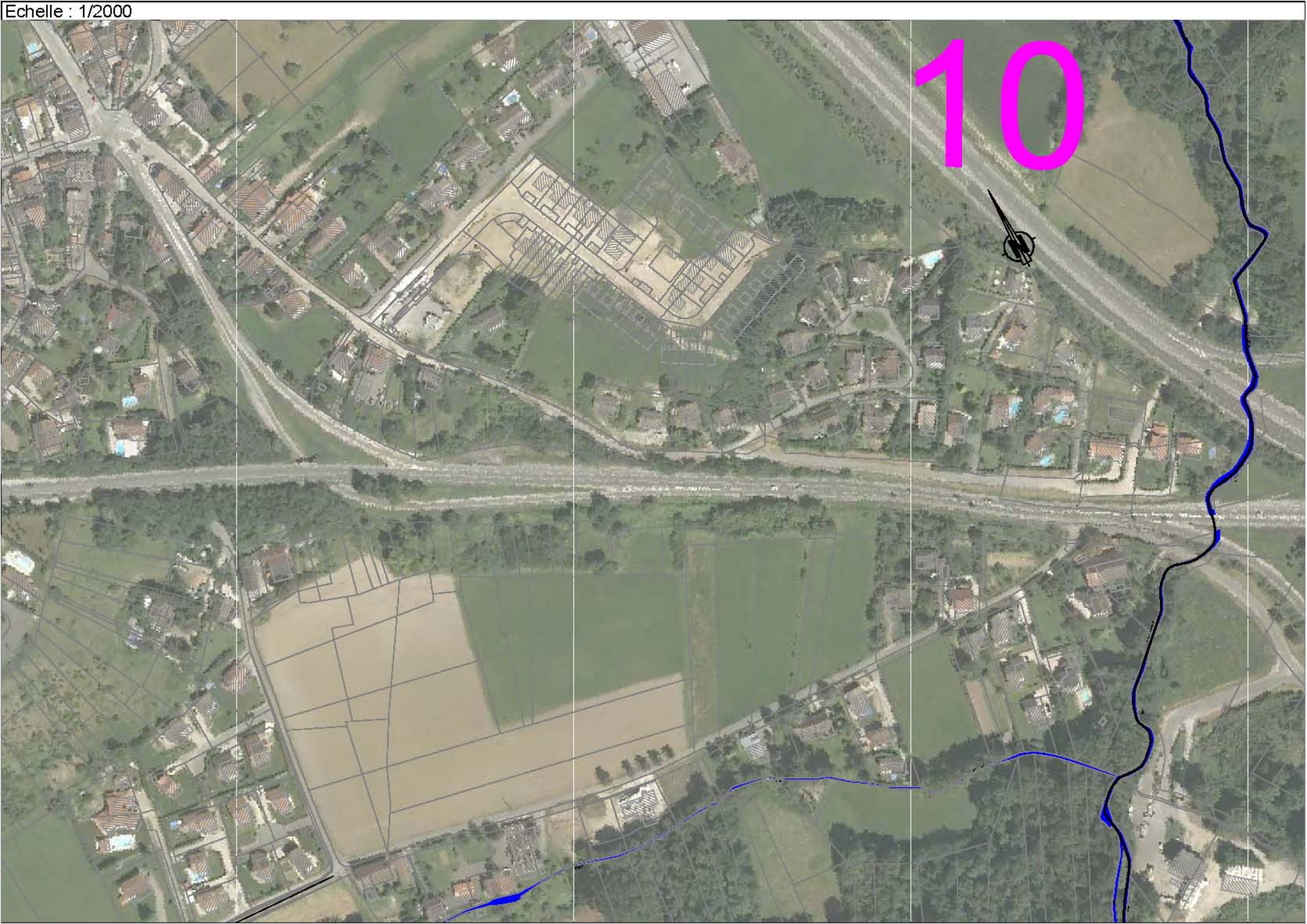
RELLES







9



10





