

**Demande d'examen au cas par cas préalable
à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale**

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

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

13/10/2021

Dossier complet le :

13/10/2021

N° d'enregistrement :

2021-ARA-KKP-03419

1. Intitulé du projet

Aménagement de la véloroute voie verte VIARHONA sur le territoire d'Annemasse - Les Voirons agglomération (74)

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Annemasse - Les Voirons Agglomération

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

Gabriel DOUBLET, président de l'agglomération

RCS / SIRET

2 0 0 0 1 1 7 7 3 0 0 1 0 4

Forme juridique Communauté d'agglomérations

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(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 catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6.c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km	Aménagement d'une véloroute d'une largeur comprise entre 1.50 et 3 mètres, sur une distance totale de 19.4 km.

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, y compris les éventuels travaux de démolition

Trait d'union entre les Alpes suisses et la mer Méditerranée, l'Eurovéloroute ViaRhôna (itinéraire européen n°17) permet la découverte à vélo de la vallée du Rhône, ses espaces naturels, son patrimoine, ses sites remarquables et sa gastronomie. L'itinéraire global est en cours de réalisation, il mesurera 815 km, reliant le Lac Léman aux plages de la Méditerranée. Plus de 2/3 de l'itinéraire ViaRhôna sont aujourd'hui réalisés au niveau national. La liaison de Valleiry à Evian a été intégrée à l'itinéraire européen en 2015 avec un objectif de réalisation rapide fixé par les cofinanceurs. Le projet relie le Lac Léman à Valleiry en passant par Annemasse, traversant ainsi le Bas Chablais, l'agglomération d'Annemasse et le Genevois français et Suisse. Au sein de l'agglomération, la véloroute ViaRhôna mesurera environ 20km et traversera huit communes de l'agglomération : Etrembières, Gaillard, Annemasse, Ambilly, Ville-la-Grand, Juvigny, Saint-Cergues et Machilly. Les aménagements consistent majoritairement en des travaux d'infrastructures pour la création de voie verte de 3 m de large (sur sentiers forestiers, chemins ruraux, champs, etc.), la création de pistes cyclables unidirectionnelle ou de voies vertes en accotement de routes ou de traversées de routes existantes, la création d'aires d'arrêt, la requalification d'espaces publics. Des travaux de création de passerelles seront également nécessaires.

4.2 Objectifs du projet

La ViaRhôna vise à offrir un parcours jalonné, sécurisé et constituera un itinéraire structurant majeur Sud-Ouest/Nord-Est sur le territoire d'Annemasse agglomération. Elle se caractérise par trois types de sections selon l'usage : sections urbaines à vocation principale de déplacement comme par exemple les secteurs autour des gares d'Annemasse et de Machilly, liaisons Ville-la-Grand/Ambilly/Annemasse, sections périurbaines à vocation mixte de déplacement urbain et loisir, sections naturelles à vocation principale de loisir/tourisme. Ce projet constitue également un des deux axes du réseau primaire du schéma cyclable de l'agglomération d'Annemasse, approuvé en 2014 et intégrée au PDU. L'objectif du PDU est de multiplier par trois en dix ans les déplacements en vélo seul ou combinés aux transports publics lourds. Cet axe vise à proposer une alternative à la voiture individuelle. Sur des distances courtes et moyennes (3 à 5 km notamment) la ViaRhôna offrira une solution de mobilité pour les déplacements domicile-travail, domicile-école, par exemple pour se rendre dans le cœur d'agglomération ou à Genève, en vélo seul ou en rabattement sur le tramway et le RER transfrontalier (Léman express). Le projet est intégré dans un réseau cyclable maillé de nombreux aménagements cyclables existants dont la "voie verte du Grand Genève". Outre la liaison avec les territoires voisins et le facteur de développement touristique, il favorise l'accès sans mode motorisé depuis le cœur urbain vers les espaces de loisirs aménagés de proximité du bord d'Arve, du Salève ou du Foron. L'itinéraire réduira les effets de coupures de l'Arve, de la voie ferrée et des voiries très circulées. Il permettra un usage utilitaire et de loisirs de la pratique du vélo mais sera également accessible aux piétons sur une majorité de sections en site propre.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Au sein de l'agglomération, la véloroute ViaRhôna mesurera environ 20km d'Etrembières à Machilly et comprendra :

- 9,2 km empruntant une voie revêtue actuellement autorisée à la circulation motorisée (jalonnement et marquage) ;
- 5,2 km empruntant un chemin existant non revêtu ;
- 2,6 km empruntant un accotement ou un trottoir actuel d'une route départementale ;
- 2,4 km nécessitant un aménagement spécifique.

Les grands principes d'aménagement sont les suivants :

- Largeur de 3 m + 2 accotements de 0.5m / - Pente < à 3% (sauf point dur ponctuel) ;
- Largeur réduite (2.50 m ou inférieur) dans les secteurs sensibles d'un point de vue environnemental afin de tenir compte des enjeux de milieux naturels riverains au projet.

Les travaux intègrent également le traitement des intersections pour sécuriser les flux.

Les interventions restent limitées en terme de terrassement (remblais et déblais) à la mise en œuvre de la structure de la voie et aux raccordements des accotements au terrain naturel.

Sur les chemins carrossables existants et chemins à créer les travaux consistent en :

- Terrassements pour création de la structure de la voie verte,
- Mise en place d'un revêtement de type béton bitumeux.

Les sections présentant une sensibilité environnementale et paysagère seront traitées avec un revêtement stabilisé. Ces sections représentent 1 860 ml.

Sur l'ensemble de l'itinéraire, ces travaux seront accompagnés :

- D'une signalisation et d'un balisage de part et d'autre de la voie verte,
- De la mise en sécurité des carrefours.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase exploitation, une signalisation adaptée permettra de garantir la sécurité des usagers, d'interdire l'accès de la ViaRhôna aux véhicules motorisés et d'offrir plus de lisibilité à l'itinéraire. La ViaRhôna sera exclusivement consacrée à des usages non motorisés.

En termes d'entretien, des dispositions spécifiques seront mises en œuvre afin de tenir compte des sensibilités naturelles identifiées le long de l'itinéraire. D'autre part, l'entretien courant de la voie verte (balayage de la voie, fauchage des accotements, entretien des espaces végétalisés dans le cadre du projet) et le suivi des ouvrages (barrières, signalisation...) sera assuré par les collectivités.

4.4 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 environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Compte tenu de ses caractéristiques, le projet de ViaRhôna est soumis à minima au régime de déclaration au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement.

D'autre part, une zone de 1000 m² devra défricher en espace boisé classé sur la commune de Machilly. Une mise en compatibilité du PLU de cette commune devra être réalisé ainsi qu'un dossier de défrichement.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur	19.4 km
Largeur	maximum 3 mètres sans les accotements

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Le projet sera implanté sur les communes : Etrembières, Gaillard, Annemasse, Ambilly, Ville-la-Grand, Juvigny, Saint Cergues et Machilly

Coordonnées géographiques¹

Long. __° __' __" Lat. __° __' __"

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 46° 15' 47" 32 Lat. 6° 18' 50" 12

Point d'arrivée :

Long. 46° 9' 27" 87 Lat. 6° 10' 58" 52

Communes traversées :

Etrembières, Gaillard, Annemasse, Ambilly, Ville-la-Grand, Juvigny, Saint Cergues et Machilly

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

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

Oui ☐

Non ☒

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

Oui ☐

Non ☐

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

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) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	D'après les éléments disponibles sur la base de données de la DREAL Auvergne/Rhône-Alpes, il s'avère que le tracé de ViaRhôna ne recoupe aucune ZNIEFF de type I et/ou se situe à proximité immédiate. Le tracé recoupe la ZNIEFF de type II "Ensemble fonctionnel de la rivière Arve et de ses Annexes" n°820031533 sur les communes de Gaillard et d'Etrembières. Sur ces secteurs, le tracé reprend pour partie des voiries ou chemins existant.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Seuls les communes de Saint-Cergues et Machilly sont concernées.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après les éléments disponibles sur la base de données de la DREAL Auvergne/Rhône-Alpes, le tracé de ViaRhôna ne recoupe aucun APB. Toutefois, le tracé se situe à proximité immédiate de l'APB "Aulnaie glutineuse nommée marais de Blésy" n°191.
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 (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique 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"/>	Le PPBE en Haute-Savoie pour 2019 / 2023 a été approuvé le 18 septembre 2019 par arrêté préfectoral. Annemasse agglomération dispose d'une carte stratégique du bruit approuvée en 2017, qui couvre l'agglomération d'Annemasse Genève. Le PPBE "territoire" de cette agglomération a été approuvé en 2018. Trois communes ont approuvé leur PPBE "grandes infrastructures" : Annemasse, Gaillard et Ville la Grand. Les voiries supportant la ViaRhôna ne sont pas concernées par des PPBE de ce type.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet traverse toutefois l'emprise de la directive de protection et de mise en valeur du Mont Salève. Le tracé ViaRhôna est situé en bord d'emprise et ne traverse aucune des structures paysagères spécifiquement identifiées dans la cartographie de cette directive.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le tracé de ViaRhôna se situe à proximité de plusieurs zones humides avérées et/ou potentielles d'après les éléments bibliographiques (inventaire départemental et à l'échelle du SCOT). Le tracé traverse une zone humide potentielle, située sur la commune de Ville-la-Grand au niveau du moulin Cara. A cet endroit, le tracé reprend un chemin existant et traverse la zone humide sur environ 232 mètres. Sur cette section, le revêtement ainsi que la largeur de voirie ont été adaptés pour réduire l'impact.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Toutes les communes traversées par le tracé sont dotées d'un Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles et plus exactement d'un PPRI pour les risques inondations du Foron et de l'Arve. Aucun PPRT n'est recensé sur le territoire d'Annemasse agglo.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après les bases de données BASOL et BASIAS, le projet ne recoupe pas de site ou des sols pollués. Cependant, le projet passe en limite de deux anciennes décharges dans le secteur des bords d'Arve : - à Gaillard entre la ZAE de la Châtelaine , - à Etrembières le long de la RD46 entre le ruisseau des eaux belles et le carrefour d'accès au paintball/piste de motocross
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le tracé passe pour partie dans la zone de répartition des eaux souterraines "Nappe profonde du Genevois" ZRED23.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le tracé passe dans deux périmètres de protection rapprochée de captage d'eau potable. Il s'agit des captages de Puits de Veyrier et de Pas de l'Echelle. Sur ces secteurs, le tracé reprend des voiries existantes.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	D'après les éléments disponibles sur la base de données de la DREAL Auvergne/ Rhône-Alpes, il s'avère que le tracé de ViaRhôna ne recoupe aucun site Natura 2000. Il se situe à proximité du site "Vallée de l'Arve" FR8201715, soit à environ 80 mètres au Sud-Ouest sur la commune d'Etrembières. Le tracé sur ce secteur reprend des voies et chemins existants.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

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

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<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 checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet de ViaRhôna ne nécessite pas de terrassements de grande ampleur (insertion du projet en majorité sur des routes et des chemins existants, dans un secteur relativement plat). Il devrait donc être globalement équilibré en termes de matériaux.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet a été conçu de manière à privilégier systématiquement l'évitement vis-à-vis du tracé proposé et des solutions techniques et d'interventions retenues. Le tracé de ViaRhôna a été adapté afin de ne pas induire d'emprises sur les zones naturelles à enjeux. Sur la vingtaine de kilomètres de linéaire à aménagé en ViaRhôna : 88% du tracé emprunte des routes ou chemins existants réduisant d'autant les potentialités d'incidences sur les habitats naturels du fuseau d'étude et seulement 12% du tracé sera aménagé en tracé neuf sur des terrains naturels de bord de route ou en limite de parcelles agricoles et forestières. Deux notes techniques sont présentées en Annexes.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas susceptible d'avoir un impact sur un habitat ou une espèce d'intérêt communautaire car le tracé sur le secteur du site "Vallée de l'Arve" reprend des voies et chemins existants.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet aura un impact négligeable sur les ZNIEFF et les zones humides traversées et longées, car toutes les précautions seront prises en phase de travaux (délimitation stricte des emprises, préservation des espaces naturels remarquables...). De plus, les solutions techniques les moins impactantes ont été recherchées.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le tracé reprend pour une large majorité (88%) des emprises existantes (routes et chemins). Seul 12 % du tracé engendre la consommation d'espaces naturels ou agricoles (environ 2400 mètres). L'impact est ponctuel et limité sur les terrains agricoles. En effet, seuls les bords de voiries existantes sont impactées. Ainsi, l'utilisation des voies existantes permet de limiter de façon notable la consommation d'espaces agro-naturels supplémentaires en apportant un renforcement notable vis-à-vis de la pratique des modes doux sur le territoire.
Risques	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"/>	Le projet traverse des communes qui disposent de cartes d'aléas exposant les aléas naturels sur leur territoire. Il est ponctuellement concerné par des aléas d'inondation. Les travaux prévoient d'éviter tout remblaiement par rapport à l'état actuel au niveau des zones inondables.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet consistant en l'aménagement d'une véloroute, il sera favorable à l'utilisation des modes doux (vélos, piétons, rollers...) sur le territoire d'Annemasse agglo et s'inscrit dans une cohérence d'ensemble dans le cadre du schéma directeur cyclable de l'agglomération dont l'objectif est de tripler en 10 ans les déplacements en vélo. Le projet de ViaRhôna s'inscrit dans l'objectif de développement des déplacements cyclables et piétons sur l'agglomération présenté dans le PDU.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet est notamment concerné par les nuisances sonores des RD 46, RD15, RD2, RD1, et ponctuellement par les RD1206 et RD105.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	En dehors des traversées urbanisées, le projet ne s'accompagnera pas d'un éclairage spécifique. Mise en place d'une gestion de l'éclairage en place et d'un équipement approprié selon les conclusions de l'étude FRAPNA/LPO.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le principe de ruissellement diffus de surface sera mis en place avec le projet qui se trouve en grande majorité sur des plateformes existantes.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La majeure partie de l'itinéraire emprunte des voies ou chemins existants appartenant au domaine public départemental ou communal. Quelques secteurs devront néanmoins faire l'objet d'acquisitions par Annemasse agglo.

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

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquelles :

D'après les éléments disponibles sur les sites internet de la DREAL Auvergne/Rhône-Alpes et de la DDT74. Aucun projet connu à ce jour n'est susceptible d'entraîner des effets cumulés avec le projet.

Toutefois, il est à noter que le projet est en interface de plusieurs autres projets de construction qui font l'objet de procédures propres :

- le pôle d'échange multimodal de la gare d'Annemasse et ZAC Etoile sous MOA Annemasse Agglo : étude d'impact avis au stade de la création de la ZAC puis étude d'impact déposé en 2019 acceptée tacitement ;
- la suppression du passage à niveau 49 et la reconstruction du pont neuf à Ville la Grand ;
- Digue de l'Arve sous MOA SM3A : dossier d'autorisation environnementale déposé en octobre 2020 et ayant été approuvé par arrêté préfectoral n° DDT-2021-1012 du 19 juillet 2021 ;
- la renaturation du Foron par le SM3A à Ville la Grand ;

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 :

Le projet de ViaRhôna aura des effets positifs sur les déplacements transfrontaliers. En effet, le projet s'inscrit au schéma cyclable du Grand Genève.

Le tracé de ViaRhôna est transfrontalier au Sud, il se prolonge sur la commune Suisse de Veyrier par une voie existante. Sur la partie centrale, il se connecte directement à la voie verte du Grand Genève, au tram et Léman express. Il existe également une liaison transfrontalière au niveau de Ville la Grand / Puplinge pour permettre l'accès à la gare d'Annemasse depuis la Suisse. Sur la partie Nord, le tracé est en limite frontalière. Il est connecté à plusieurs voies, chemins aménagés pour la marche et/ou le VTT dans le secteur du bois de Jussy. Il permet également de connecter directement la gare de Machilly raccordée au réseau RER transfrontalier du Léman express.

Il permet également de se mailier avec les sentiers PDIPR d'Annemasse agglo et du Grand Genève qui ont des connexions pédestres à plusieurs endroits sur ces communes.

De plus, les deux gares d'Annemasse et de Machilly, ainsi que le tram sont équipés de consignes à vélo pour favoriser les déplacements combinés vélo/transport public.

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Le projet a été conçu de manière à privilégier systématiquement l'évitement vis-à-vis du tracé proposé et des solutions techniques et d'interventions retenues. Le projet de ViaRhôna a été adapté afin de ne pas induire d'emprises sur les zones naturelles à enjeux. Sur la vingtaine de kilomètres de linéaire à aménagé en ViaRhôna :

- 88% du tracé emprunte des routes ou chemins existants réduisant d'autant les potentialités d'incidences sur les habitats naturels du fuseau d'étude ;
- Et seulement 12% du tracé sera aménagé en tracé neuf sur des terrains naturels de bord de route ou en limite de parcelles agricoles et forestières.

Ainsi, l'itinéraire retenu correspond au tracé le moins impactant possible au regard des enjeux milieu naturel privilégiant systématiquement l'évitement et la préservation des habitats naturels stratégiques et des espèces faunistiques associées. Une note technique présentant les différentes mesures mises en œuvre est jointe en annexe. De plus, dans la traversée des délimitations les plus sensibles, le projet emprunte exclusivement les chemins existants. En outre, dans ces traversées les caractéristiques du projet de ViaRhôna ont été adaptées : section non enrobées, réduction de la largeur de la véloroute. D'autre part, le tracé a pour objectifs d'améliorer les équipements cyclables et les aménagements annexes destinés à favoriser les vélos et le piéton (également déplacements urbains).

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Au regard :

- de l'insertion du projet sur 88% d'emprises existantes,
- de la prise en compte anticipée des enjeux de milieux naturels dès les phases d'avant projet, basée sur les connaissances préalablement acquises et privilégiant l'évitement notamment vis-à-vis de la flore et de la faune à enjeu,
- des mesures d'insertion envisagées pour intégrer au mieux le projet à son environnement et à son site (gestion des eaux pluviales, prises en compte des enjeux de milieux naturels, des aléas naturels et des enjeux d'urbanisme), Annemasse agglo considère qu'il n'est pas nécessaire d'établir une évaluation environnementale détaillée pour cet aménagement favorable au développement des modes doux sur son territoire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet	
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ; <input checked="" type="checkbox"/>
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) ; <input checked="" type="checkbox"/>
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 ; <input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b), 9° a), b), c), d), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ; <input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b), 9° a), b), c), d), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : 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 ; <input type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets. <input type="checkbox"/>

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

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

Objet
Annexe 7 : Cartes des périmètres de protection
Annexe 8 : Les différentes variantes étudiées du tracé de la ViaRhôna
Annexe 9 : Plans des aménagements
Annexe 10 : Note technique exposant les différentes mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en place
Annexe 11 : Étude faune, flore habitats naturels le long de la ViaRhôna sur le territoire d'Annemasse agglo - LPO/FRAPNA-2019
Annexe 12 : Étude comparative des tracés secteur Château de Marsaz à VILLE LA GRAND
Annexe 13 : Diagnostic biomécanique d'une haie de 39 arbres située entre le château de Marsaz et le hameau de Crêt sur la commune de Ville-la-Grand – ONF – 2020
Annexe 14 : Diagnostic approfondi de 4 arbres identifiés dans l'étude précédent entre le château de Marsaz et le hameau de Crêt sur la commune de Ville-la-Grand – ONF – 2020

9. Engagement et signature

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



Fait à

Annemasse

le,

01/10/2021

Signature

Le Président,
Gabriel DOUBLET



