



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement de l'accès ouest de Saint- Julien-en-Genevois (74)

n°Ae: 2014-97

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 14 janvier 2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement de l'accès Ouest de Saint-Julien-en-Genevois (74).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Perrin, Steinfeldler, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Clément, Galibert, Letourneux, Roche, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : M. Decocq

N'ont pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : M. Ledenic

* *

L'Ae a été saisie pour avis par courrier du 10 octobre 2014, le dossier ayant été reçu complet le 24 octobre 2014.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courriers en date du 23 octobre 2014 :

- le préfet de département de Haute-Savoie, et a pris en compte sa réponse en date du 14 novembre 2014,
- la ministre chargée de la santé, et a pris en compte sa réponse en date du 15 décembre 2014,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes, et a pris en compte ses réponses datées du 10 novembre et du 18 décembre 2014.

Sur le rapport de Marie-Odile Guth et de Christian Barthod, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet 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 le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Afin d'améliorer significativement les déplacements au cœur de sa ville et de favoriser le lien économique avec la Suisse, la ville frontalière de Saint-Julien-en-Genevois (74), maître d'ouvrage du présent projet, prévoit de modifier les accès routiers de la commune.

Dans le cadre d'un programme, elle envisage dans un premier temps la création d'une nouvelle liaison routière dite « barreau Ouest » située entre la RD1206 et la route de Lyon, et la réorganisation des voiries internes de l'ouest de la ville. Dans un deuxième temps, en 2017-2018, elle compte pouvoir réaliser des travaux relatifs à la requalification de l'entrée Sud.

L'étude d'impact présentée est globalement de bonne qualité et abondamment illustrée

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont liés au bruit, à la qualité de l'air, aux transferts des matériaux et à la biodiversité.

L'Ae recommande notamment de :

- mieux justifier les hypothèses de trafic retenues, de tester la robustesse des résultats des études d'impact acoustique en fonction de ces hypothèses, en tenant compte du niveau de précision du modèle acoustique utilisé, et d'en tirer les éventuelles conséquences sur les protections de façade à mettre en œuvre ;
- compléter l'état initial relatif à la qualité de l'air par des mesures en période hivernale, portant notamment sur le dioxyde d'azote² et le benzène, mais également sur les PM10³ et PM2,5 ;
- préciser la qualité des matériaux extraits et confirmer les ordres de grandeur relatifs à leurs mouvements et de préciser, pour les matériaux évacués et apportés, les itinéraires envisagés pour les camions ainsi que les nuisances afférentes à ces mouvements ;
- revoir à la hausse les mesures compensatoires en matière d'habitats favorables aux oiseaux, et surtout aux chiroptères, et de préciser les intentions de la municipalité en matière de travaux de renaturation de la rivière l'Aire dans le périmètre d'étude du projet.

L'Ae formule par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

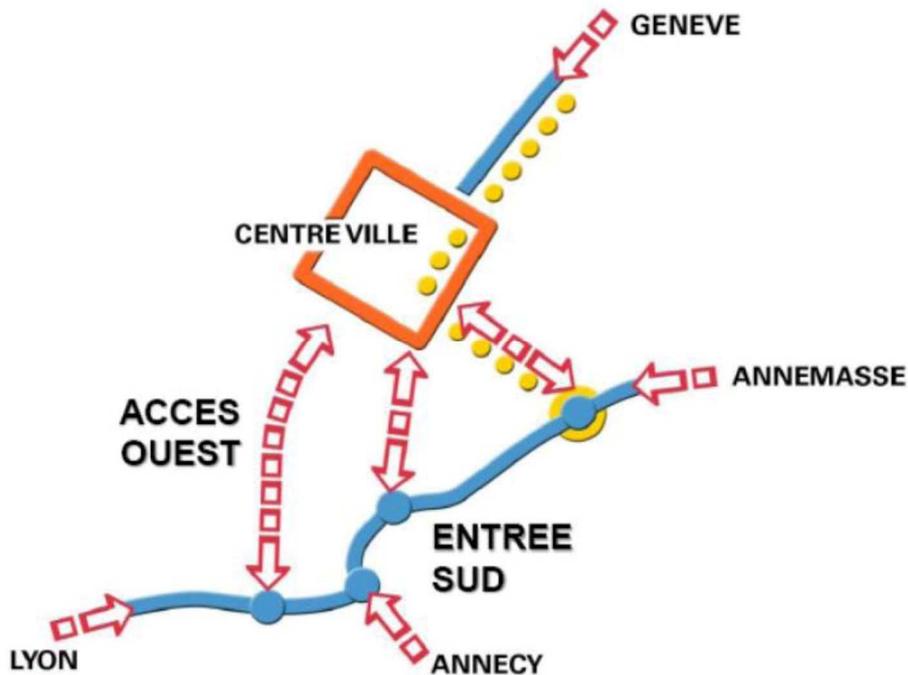
² Le dioxyde d'azote est un composé chimique de formule NO₂. Il s'agit d'un gaz brun-rouge toxique suffocant à l'odeur âcre et piquante caractéristique. C'est un précurseur de la production industrielle de l'acide nitrique et un polluant majeur de l'atmosphère terrestre produit par les moteurs à combustion interne et les centrales thermiques.

³ Les PM10 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres, d'où leur nom anglais de *particulate matter* 10, ou PM10 en abrégé. De même, les PM2,5 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Commune frontalière avec la métropole de Genève (Suisse), Saint-Julien-en-Genevois (74) se situe au carrefour d'axes routiers et autoroutiers majeurs (RD 1201 Annecy-Genève, RD 1206 Annemasse-Bourg-en-Bresse, A40 l'Autoroute Blanche Mâcon-Genève-Milan, A41 l'Alpine Genève-Grenoble). Face au développement important de son urbanisation⁴ lié à l'augmentation dynamique de sa population (2 725 hab. en 1972, 12 000 en 2014), la ville est confrontée à des difficultés de circulation⁵ et à la saturation de l'entrée Sud actuelle.



Légende : schéma général de circulation de Saint-Julien-en-Genevois (source dossier E3 p. 3/6)

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Afin d'améliorer les déplacements et de favoriser le lien économique avec la Suisse, la ville de Saint-Julien-en-Genevois, maître d'ouvrage du présent projet a établi en 2010 un « schéma général de circulation » qui fixe quatre objectifs (favoriser les transports en commun, améliorer la circulation des habitants par des liaisons inter-quartiers et un accès au centre-ville, diversifier les accès routiers pour les usagers extérieurs, développer les modes de déplacement alternatifs).

Dès 2010, plusieurs projets prioritaires ont été identifiés :

- l'accès Ouest : création d'une nouvelle liaison routière directe entre la RD 1206 et la route de Lyon,
- l'entrée Sud : requalification de l'entrée de ville dont le carrefour giratoire de l'Arande,
- le projet de tramway transfrontalier Genève/Saint-Julien-en-Genevois,
- le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare.

⁴ Porté également par celui de l'agglomération franco-valdo-genevoise

⁵ Environ 16 000 véhicules/jour sur la RD1206 et 24 000 v/j sur la RD1201 dont en moyenne 8% de poids lourds. 75% du flux est lié au trafic d'échanges des résidents et usagers. La part de transit est de 15%.

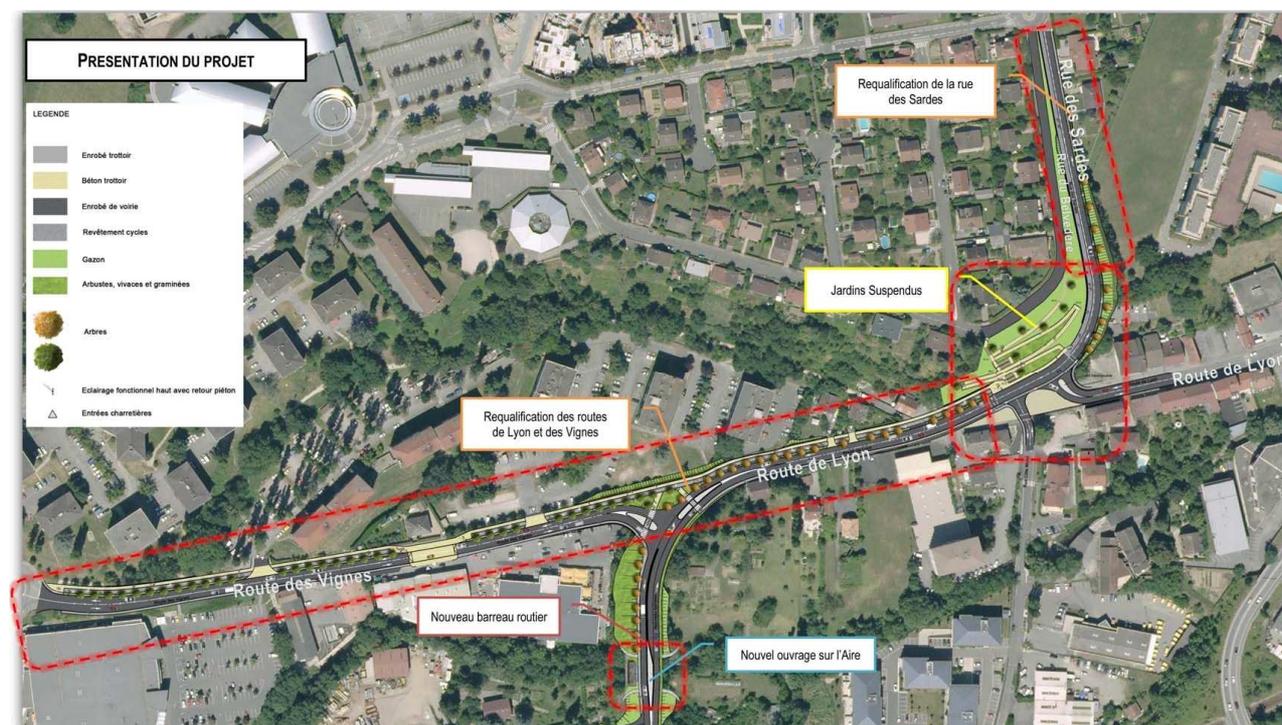
Les deux premiers projets constituent deux opérations majeures entretenant un lien fonctionnel (pièce E3 du dossier, p. 4/6). L'accès Ouest constitue le présent dossier soumis à avis, l'entrée Sud n'ayant pas encore recueilli de consensus, celle-ci fera l'objet d'un avant-projet en 2015 en vue d'une réalisation des travaux en 2017-2018.

Le coût de l'opération présentée s'élève à environ 22 millions d'euros⁶ (HT) financés par le conseil général de Haute-Savoie (65%), la ville de Saint-Julien-en-Genevois (28%) et la communauté de communes du Genevois (7%).

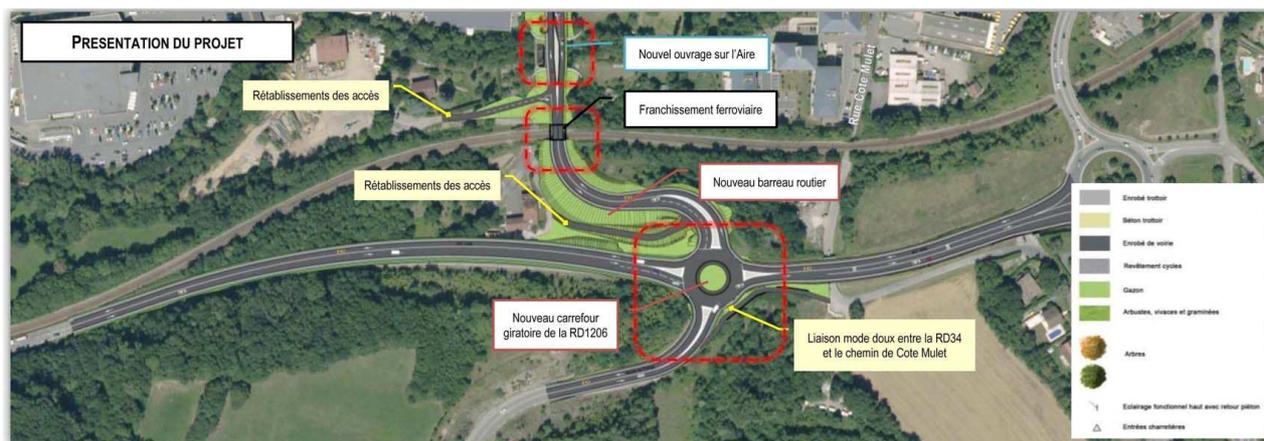
1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet consiste principalement à créer une nouvelle liaison routière dite « barreau Ouest » située entre la RD1206 et la route de Lyon et réorganiser de fait les voiries internes de l'ouest de la ville par la création :

- d'un barreau routier de 300 m entre la RD 1206 et la route de Lyon,
 - d'un pont-rail pour le franchissement en passage inférieur des voies ferroviaires,
 - d'un ouvrage franchissant la rivière de l'Aire (avec déconstruction du pont Manéra),
- et l'aménagement :
- d'un nouveau giratoire sur la RD 1206 en remplacement du carrefour actuel,
 - des voiries communales adaptées au nouveau schéma de desserte (rue des Sardes, route des Vignes et route de Lyon),
 - de divers murs de soutènement le long du nouveau tracé.



⁶ Valeur septembre 2014



Plan d'aménagement d'ensemble des travaux (source dossier E2 p.4-5/20)

1.3 Procédures relatives au projet

Le document présenté constitue le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) relative au projet de création de l'accès Ouest de Saint-Julien-en-Genevois.

Au vu des travaux à entreprendre, il comprend une étude d'impact⁷ à laquelle le projet est également soumis suite à la décision n°028214P0632 après examen au cas par cas par le préfet de région Rhône-Alpes en date du 10 décembre 2013. Le projet nécessitant de créer un pont-rail impliquant Réseau ferré de France, l'autorité compétente en matière d'environnement pour rendre un avis sur cette étude d'impact est l'Ae du CGEDD.

Diverses actions de concertation préalable ont été menées en 2011 conformément à l'article L.121-16 du code de l'environnement. La poursuite de l'étude du projet, suite à la concertation, a été décidée par délibération n°1/12 du Conseil Municipal du 14 juin 2012.

La mise en œuvre du projet a fait l'objet d'une convention entre le président du conseil général de Haute-Savoie et le maire de Saint-Julien-en-Genevois, définissant les travaux (et notamment le giratoire sur la RD1201, précisant que la mairie de Saint-Julien-en-Genevois est maître d'ouvrage des travaux), signée le 29 octobre 2014, après délibération du conseil général en date du 3 mars 2014.

Le projet a également fait l'objet d'un dossier de déclaration en application de la procédure dite « loi sur l'eau⁸ », par ailleurs joint au présent dossier⁹.

Il comprend une évaluation des incidences Natura 2000¹⁰ qui conclut à l'absence d'incidence significative sur l'état de conservation du site. L'Ae n'a pas d'observation à formuler sur cette conclusion.

Les rapporteurs ont été informés par le maître d'ouvrage que, contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier, le projet fera l'objet d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction ou de perturbation d'espèces protégées ou de leurs habitats¹¹. Le dossier fera également l'objet d'une demande d'autorisation de défrichement¹².

⁷ Articles L.122-1 et suivants du code l'environnement

⁸ Articles L.214-1 à 6 et R.241-1 du code l'environnement

⁹ Dans son courrier en date du 14 novembre 2014 à l'Ae, la direction départementale des territoires de Haute-Savoie précise avoir reçu ce dossier en septembre 2014, et estime qu'il traite correctement les enjeux relatifs aux milieux aquatiques et n'appelle pas de remarque particulière au titre de la police de l'eau.

¹⁰ Articles L.414-4 et R.414-19 et suivants du code de l'environnement

¹¹ Articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement,

¹² Articles L.341-3, R.341-3 et suivants du code forestier

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Outre les questions soulevées par la circulation routière, les principaux enjeux environnementaux sont liés au bruit, à la qualité de l'air, aux transferts des matériaux et à la biodiversité.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité et abondamment illustrée. Il existe néanmoins des détails et de légères incohérences des chiffres, qui pénalisent parfois la bonne compréhension du projet, alors que cela ne change pas les raisonnements¹³.

2.1 Appréciation globale des impacts du programme

Nonobstant le fait que les travaux relatifs au projet de « nouvelle entrée Sud » ne sont pas encore définis précisément¹⁴ et ne sont pas encore au stade de l'étude d'impact, l'Ae note avec intérêt la décision prise par le maître d'ouvrage de mener simultanément ses études hydrauliques et naturalistes sur le périmètre couvrant les deux chantiers, permettant ainsi une approche coordonnée des impacts au sens de l'article R.122-5 du code de l'environnement¹⁵.

2.2 Analyse de l'état initial

L'analyse de l'état initial est globalement bien réalisée avec une intensité d'inventaires, mesures et analyses bien proportionnées aux enjeux. Les données concernant l'état écologique de la rivière Aire datent de 2006, ce qui est ancien et regrettable, mais selon le maître d'ouvrage, aucun évènement ni aucune tendance ne semble avoir été en mesure de faire évoluer la situation. Seul l'état des lieux concernant la qualité de l'air mérite d'être complété pour mieux prendre en compte le contexte général du Grand-Genève (agglomération franco-valdo-genevoise), qui intègre Saint-Julien-en-Genevois.

En effet, le cahier 18-20 du Grand-Genève¹⁶ sur « *La qualité de l'air dans le Grand Genève* » (2012) fait ressortir trois problématiques : a) le dioxyde d'azote (NO₂), par sa présence excessive en centre-ville de Genève, et par son rôle de précurseur de l'ozone ; b) les PM10, en raison de concentrations moyennes partout supérieures aux valeurs limites suisses, et par la survenue d'épisodes d'accumulation aggravée plusieurs fois par an ; c) l'ozone, par des teneurs estivales systématiquement élevées, occasionnant des troubles à la santé humaine et préjudiciable à la végétation. Il précise notamment : « *En dépassant régulièrement les valeurs limites européennes tolérées en PM10, l'agglomération d'Annemasse est un des secteurs identifiés au niveau français comme faisant l'objet d'un contentieux avec l'Union Européenne... Différentes études, récentes ou en cours, convergent pour indiquer que la solution n'est pas locale, mais à l'échelle du Grand Genève.* ». Le ministère chargé de la santé rappelle par ailleurs que l'étude « TransAlp'air 2013 » signale des dépassements des seuils réglementaires pour les PM10 et le NO₂ sur le territoire de Saint-Julien-en-Genevois.

Or l'état initial repose sur des mesures relevées durant 15 jours en avril 2014 (alors que les teneurs dans ces deux substances semblent être plus élevées en période hivernale), et sur les seuls niveaux du NO₂ et du benzène, sans prise en compte de l'ozone, ni des PM10 et PM2,5. La

¹³ Par exemple : largeur de la chaussée de 6,00 m ou 6,50 m ? cf. page 40 ; difficulté à comprendre les cohérences des chiffres annoncés de manière globale ou décomposés concernant les défrichements et reboisements (notamment les 3 183 m² et les 2 418 m² des pages 18 et 19 de la pièce E6, au regard des 3 888 m² ou partiellement 2 319 m² de la page 6).

¹⁴ Les rapporteurs ont été informés oralement qu'une procédure de dialogue compétitif était en cours.

¹⁵ « *Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme* ».

¹⁶ http://www.grand-geneve.org/sites/default/files/fichiers/cahiers-thematiques/environnement/cahier-18-20_qualite-air-grand-geneve_nov2012.pdf

conclusion de cet état initial est que « les concentrations moyennes des deux polluants mesurés sont inférieures à l'objectif de qualité et à la valeur limite pour la protection de la santé fixés par le décret n°2010-1250 relatif à la qualité de l'air, sauf en un point (sur 10), les données relatives à un autre point n'étant pas exploitables ».

L'Ae recommande de compléter l'état initial relatif à la qualité de l'air par des mesures en période hivernale, portant notamment sur le NO₂ et le benzène, mais également sur les PM10 et PM2,5.

Par ailleurs l'étude acoustique menée a mis en évidence plusieurs points noirs de bruits dans l'aire d'étude, le long de la route de Lyon (6) et de la route d'Annecy (1).

2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

La concertation menée en 2011 n'a donné lieu qu'à 8 contributions écrites, sans donner d'indication décisive sur les trois variantes mises alors en débat ; c'est la poursuite des études techniques et le choix du conseil municipal qui ont conduit au tracé court retenu. Les rapporteurs ont été informés que les demandes exprimées en 2011 d'une nouvelle voie de contournement de St-Julien découlaient d'une mauvaise perception des causes des embouteillages constatés : en effet, seul 5 à 15 % des véhicules circulent en transit, et c'est donc bien l'accès au centre de St-Julien qui est la véritable cible.

L'analyse des variantes est bien menée, et examine de manière satisfaisante les alternatives raisonnablement envisageables, en prenant en compte les facteurs environnementaux : le parti retenu fait incontestablement partie des solutions de moindre impact environnemental.

Il est néanmoins à noter que l'option retenue de réutiliser l'emprise d'un ancien franchissement routier de la rivière « Aire », qui minimise beaucoup d'impacts et devrait conduire à une meilleure perception de la rivière par les habitants de Saint-Julien, conduit cependant à la déconstruction de l'ancien pont Manéra qui semble faire l'objet, localement, d'un fort attachement patrimonial : la conservation des pierres et de l'arche du pont Manéra cherche à compenser cette destruction, en gardant une trace visible de l'ancien ouvrage.

Compte tenu de l'attachement patrimonial local à l'actuel pont Manéra, l'Ae recommande de mieux justifier l'absence de variante épargnant ce pont.

Dans le contexte local, certains points de détail mériteraient par ailleurs d'être mieux expliqués en terme de parti retenu, notamment l'option du carrefour à feux (avec capacité de modulation des durées et coordination entre feux) et celle du tourne-à-gauche (enjeu de la limitation de la circulation vers les petites routes rurales menant à la Suisse).

2.4 Analyse des impacts du projet

L'étude d'impact argumente la compatibilité avec tous les documents d'urbanisme¹⁷ s'appliquant sur l'aire d'étude, comme avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2010-15 Rhône Méditerranée (et le projet de schéma d'aménagement et de gestion de l'Avre), le plan de prévention du risque d'inondation (PPRI), et le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Rhône-Alpes.

¹⁷ Le plan local d'urbanisme (PLU) et le schéma de cohérence territoriale (SCOT)

2.4.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux, et mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation de ces impacts

2.4.1.1 Enjeu hydraulique

La construction de l'ouvrage de franchissement de l'Aire nécessite la protection des berges aux abords et, au passage sous le nouveau pont, la création d'un radier de fond¹⁸. L'ouvrage étant assis sur des fondations superficielles, les travaux nécessiteront la mise en place d'un batardeau étanche dans le lit mineur sur un linéaire d'environ 80 m. La construction du radier ne pourra être réalisée qu'à faible débit (juillet-août), et sur une période d'environ 3 semaines. Le dossier de déclaration « loi sur l'eau », qui n'a pas appelé de remarque particulière de la direction départementale des territoires (DDT) au titre de la police de l'eau, précise que « *les buses seront dimensionnées pour assurer une protection de la zone de travaux pour une crue cohérente avec la période et la durée des travaux. Seulement 30% des débits enregistrés sur la période juin-août sur 37 années de mesures au droit de la station hydrométrique de l'Aire à Thairy ont dépassé le seuil de 10 m³/s. Ainsi, le dimensionnement proposé (mise en place de 5 buses de diamètre 1400 mm) permet d'assurer le transit des eaux pour un débit de 10 m³/s, correspondant à une hauteur d'eau proche de 1.2 m.* » .. « *Pour une crue supérieure, les batardeaux seront soit démontés si l'alerte est donnée rapidement ou détruits et emportés par la crue (batardeaux fusibles). Le site de travaux sera alors transparent pour le passage de la crue* » : ce dernier raisonnement paraît contestable. Ailleurs dans la notice explicative (page 36), il est précisé que l'intervention dans le lit de la rivière sera calée entre le 15 mars et le 15 octobre, avec des conséquences *a priori* différentes sur le risque de crue pendant la période des travaux.

L'Ae recommande de dissiper toute ambiguïté sur la date des travaux dans la rivière, en cohérence notamment avec le dossier de déclaration au titre de la « loi sur l'eau », et d'en tirer les conséquences en matière de prise en compte du risque de crue.

2.4.1.2 Enjeu biodiversité

La réalisation des travaux nécessitera environ 2 319 m² de zone de défrichement le long des talus de la RD 1206, en plus du défrichement de 1 569 m² d'un boisement et de 600 m² de ripisylves. Les mesures annoncées pour éviter et réduire les impacts du chantier sur la ripisylve et sur les espèces animales n'appellent pas de remarque particulière.

Les espèces protégées affectées par les travaux, mais susceptibles de retrouver un habitat favorable à proximité immédiate après la fin du chantier ne présentent pas d'enjeu patrimonial fort.

Il est indiqué (E6, page 8) que la réalisation des travaux ne viendra pas perturber les espèces d'oiseaux protégées du fait de leur capacité de déplacement. Au moins pour le pic vert signalé sur le site E1, et dans le cas où l'arbre de nichage serait abattu (non précisé dans le dossier), le raisonnement n'est pas suffisant s'agissant d'une espèce protégée réputée réutiliser années après années d'anciennes loges. En effet les interdictions de destruction, d'altération ou de dégradation des sites de reproduction et des aires de repos des animaux protégés s'appliquent aux « *éléments physiques ou biologiques réputés nécessaires à la reproduction et au repos de l'espèce considérée, aussi longtemps qu'ils sont effectivement utilisés ou utilisables au cours des cycles successifs de reproduction et de repos de cette espèce et pour autant que la destruction, l'altération ou la dégradation remette en cause le bon accomplissement de ces cycles biologiques*¹⁹ ». Néanmoins les rapporteurs ont été informés oralement qu'après échange avec la

¹⁸ Le radier est une plate-forme maçonnée sur laquelle est édifié le pont, pour lutter contre l'érosion de l'eau. Les piles des travées de ponts reposent chacune sur le radier. Le dossier ne précise pas les dispositions prises pour éviter que ce radier ne représente un obstacle au déplacement des poissons, notamment en période d'étiage.

¹⁹ Le guide « Les conditions d'application de la réglementation relative à la protection des espèces de faune et de flore sauvages et le traitement des dérogations » (MEDDE, 2013) précise : « *La notion de remise en cause du bon accomplissement des cycles biologiques doit être analysée à la fois en terme de perte nette définitive de site de reproduction ou d'aire de repos et de fonctionnalité de ceux-ci mais également en terme de sensibilité d'une espèce eu égard à sa rareté et aux menaces la concernant à différentes échel-*

direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), une demande de dérogation au régime de protection stricte des espèces serait déposée pour plusieurs espèces, dont le lézard des murailles, certains oiseaux et chiroptères.

2.4.1.3 Enjeu des matériaux

Le dossier reste silencieux sur ce point. Les rapporteurs ont été informés oralement que le volume des remblais devrait être de l'ordre de 35 000 m³ et celui des déblais de 80 000 m³ (dont une partie réutilisée pour les remblais), et que la couche de forme devrait nécessiter l'apport d'environ 12 000 m³ de matériaux. L'excédent de matériaux, dont la qualité n'est pas précisée, sera évacué à la discrétion des entreprises, dans un cadre conforme à la réglementation, sans préciser ni les éventuelles réutilisations possibles, ni les places de dépôt envisagées.

L'Ae recommande de préciser la qualité des matériaux extraits et de confirmer les ordres de grandeur relatifs à leurs mouvements, et de préciser, pour les matériaux évacués et apportés, les itinéraires envisagés pour les camions ainsi que les nuisances afférentes à ces mouvements.

2.4.1.4 Enjeu ferroviaire

Les travaux concernant le franchissement inférieur des voies ferroviaires, qui seront réalisés essentiellement de nuit, sont prévus entre les semaines 41 et 47 de 2016, avec une coupure de la circulation du 10 novembre 2016, 22h30, au dimanche 13 novembre 2016, 22h30. Les rapporteurs ont été informés par Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF qu'aucun impact sur la circulation ferroviaire avec la Suisse n'est prévu (la voie servant essentiellement à l'évacuation des eaux minérales d'Evian) ; dès lors des dispositions d'information officielle de la Suisse découlant de la convention d'Espoo n'ont pas lieu d'être.

2.4.1.5 Enjeu de la circulation routière

Il est prévu des itinéraires de substitution, bien identifiés dans l'étude d'impact. Il est à noter que l'ampleur des travaux de reprofilage de la rue des Sardes, qui produira notamment des déblais pouvant atteindre 6,5 m de haut, conduira à une fermeture de cette rue pendant un an ; à ce jour des réflexions sont encore en cours pour définir une solution de substitution pour le parking privé qui sera neutralisé durant les travaux.

2.4.2 Impacts permanents, en phase travaux et/ou exploitation et mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation de ces impacts

2.4.2.1 Enjeu hydraulique

L'étude d'impact précise que la crue de référence choisie est la crue centennale (82,6 m³/s) et que le gabarit du pont (18 m de portée ; pont actuel : 14 m) a une influence sur les lignes d'eau ne se propageant pas au-delà de 60 m en amont du projet. Le tablier du pont se situe à près de 3 m au-dessus du niveau de la crue centennale (E6, page 19).

2.4.2.2 Enjeu de la qualité de l'air

L'étude d'impact ne prévoit pas d'augmentation des trafics entrant et sortant de la zone d'étude, le projet conduisant principalement à mieux les organiser à l'intérieur.

les [...] L'interdiction de destruction, d'altération ou de dégradation des sites de reproduction s'applique toute l'année pour les espèces qui réutilisent le même site de reproduction lors de chaque cycle de reproduction ». Le guide « Espèces protégées, aménagements et infrastructures » (MEDDE, 2012) développe la même approche.

Elle estime alors que l'aménagement entraînera une baisse de la distance parcourue de 11,4% (distance quotidienne actuellement parcourue sur le parcours d'accès au centre : 63 508 km), une baisse de la consommation énergétique de 10,4% (consommation actuelle : 4,05 tonnes équivalent-pétrole par jour), une baisse des émissions des différents polluants (par rapport à la situation future sans aménagement) sauf pour le nickel, mais que l'impact sur la qualité de l'air ne sera pas significatif.

L'étude d'impact mentionne que l'évaluation quantitative des risques sanitaires²⁰ faite au niveau de trois écoles montre des dépassements de la valeur limite pour les coefficients de danger et les excès de risque individuels, mais ces dépassements sont dus à une pollution de fond importante, qui ne dépend pas uniquement du projet, mais bien de l'ensemble des sources sur la zone du Grand-Genève. L'Ae note d'une part que la voie d'exposition retenue est l'inhalation, que le risque d'ingestion de terre par les enfants n'est pas envisagé, et que d'autre part les particules diesel ont été assimilées à des PM_{2,5}.

2.4.2.3 Enjeu du bruit

Les hypothèses de trafic sur lesquelles reposent les simulations sont mentionnées brièvement à la page 4 de la pièce E8 ; mais elles mériteraient d'être justifiées. En effet, durant les 10 premières années, le trafic semble calé par les études menées dans le cadre du projet de tramway, mais la date précise de réalisation de cette infrastructure semble encore imprécise (au mieux fin 2021). Durant les 10 années suivantes, la hausse de trafic est estimée à 17%, sans justification, comme d'ailleurs celle prévue pour les années 2032-37.

L'Ae recommande de mieux justifier les hypothèses de trafic retenues, de tester la robustesse des résultats des études d'impact acoustique en fonction de ces hypothèses, en tenant compte du niveau de précision du modèle acoustique utilisé, et d'en tirer les éventuelles conséquences sur les protections de façade à mettre en oeuvre.

La modélisation des impacts acoustiques liés à la nouvelle configuration de l'entrée Ouest met en évidence que six points noirs bruit persistent le long de la route de Lyon (récepteurs 35A, 43, 45, 46A, 47) et de la route d'Annecy (récepteur 50). Pièce EVI, page 24, la commune s'engage à traiter les points noirs de bruit ; un montant a été provisionné pour financer la réalisation des travaux, dans le bilan de l'opération. Le dossier ne précise pas les mesures pratiques qui seront prises, mais les rapporteurs ont été informés que les protections à la source ne sont pas techniquement envisageables et qu'un diagnostic sera fait appartement par appartement pour garantir la résorption de ces points noirs.

2.4.2.4 Enjeu de la biodiversité

Il est prévu de replanter une surface de 3 183 m², correspondant globalement aux défrichements, et ce sous forme de ripisylves et d'alignements d'arbres (E6, page 18). Les jeunes arbres ne seront pas à même d'assurer à court terme les mêmes fonctions écologiques, notamment en tant qu'habitats d'espèces, tout particulièrement pour les oiseaux et les chiroptères. Compte tenu de la configuration des lieux, l'Ae estime que la meilleure compensation qu'il serait nécessaire d'envisager, en sus de ce qui est déjà prévu, serait d'une part de mener une politique cohérente de restauration écologique et d'entretien régulier de la ripisylve le long de l'Aire jusqu'à la frontière suisse, d'autre part de favoriser les sites à chiroptères sous les ponts voisins, tout particulièrement sous le pont qui franchit le ruisseau du Nant de la Folle.

L'Ae recommande de revoir à la hausse les mesures compensatoires en matière d'habitats favorables aux oiseaux et surtout aux chiroptères.

Il est prévu des banquettes de 1,5 m de large sous le pont, permettant d'assurer une continuité de passage le long de la rivière, pour les piétons comme pour les animaux.

L'étude d'impact mentionne l'orientation du projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU, qui prévoit, en coordination avec ce qui se fait en Suisse, un réaménagement des bords de l'Aire, dans l'objectif de renaturer les berges « au bénéfice de la pénétration de la

²⁰ Les polluants pris en compte sont ceux recommandés par l'institut de veille sanitaire (InVS)

nature en ville ». Cet objectif semble rester d'actualité, mais le dossier ne saisit pas l'occasion des travaux liés au présent programme pour exposer les intentions précises de la municipalité sur le tracé de l'Aire situé dans l'aire d'étude.

L'Ae recommande de préciser les intentions de la municipalité en matière de travaux de renaturation de l'Aire dans le périmètre d'étude du projet.

L'évaluation des incidences Natura 2000²¹ n'appelle pas de remarque particulière.

L'Ae a noté les mesures prévues de manière a priori satisfaisante pour réduire le risque de dissémination des espèces exotiques envahissantes présentes sur l'aire d'étude.

2.4.2.5 Enjeu de la circulation routière

L'étude d'impact comporte des simulations de trafic, avant et après réalisation du projet, jusqu'en 2037, sur la zone d'étude.

Si les axes ré-aménagés dans le cadre du projet d'accès Ouest pourront accepter le report de trafic de l'actuelle entrée unique, il est peu probable que les axes du centre ville (rue du Jura, chemin de Certoux, rue du Dr Palluel) puissent supporter pour leur part une augmentation sensible de la circulation. Il existe donc un risque non totalement négligeable de report de tout ou partie des bouchons du rond point de l'Arrande à la rue du Dr Palluel et au chemin de Certoux.

L'Ae recommande de mieux expliquer la manière dont la municipalité envisage de prévenir les risques de bouchons rue du Dr Palluel et chemin de Certoux.

2.5 Suivi des mesures et de leurs effets, retour d'expérience

L'étude d'impact précise que :

- le projet fera l'objet d'une démarche de suivi environnemental, durant les travaux, mais amorcée dès la phase d'étude ;
- les marchés de travaux intégreront des clauses destinées à prendre en compte les enjeux d'environnement et le cadre de vie pendant le chantier ;
- toutes les prescriptions relatives à la protection de l'environnement en phase chantier seront détaillées dans un plan de respect de l'environnement (PRE) ;
- une personne qualifiée chargée d'assurer la coordination environnementale sera désignée au sein de la maîtrise d'oeuvre comme responsable « environnement ».

Concernant les chiroptères, un suivi de la population, des individus et de la mortalité des chiroptères sera réalisé, afin de garantir l'effectivité du rétablissement du corridor de l'Aire et de suivre la fréquentation de ce territoire de chasse. Ce suivi sera assuré sur une durée minimale de 3 ans.

L'Ae note avec intérêt la précision suivante, assez rare dans les études d'impacts qu'elle examine : « *Si les résultats obtenus ne sont pas satisfaisants (mortalité constatée), il adviendra de prendre des mesures supplémentaires pour les améliorer. Dans ce cas les suivis devront être poursuivis durant au minimum 2 années supplémentaires. Au cas où la situation n'était toujours pas satisfaisante suite à ces 5 ans, les suivis seront poursuivis jusqu'à l'obtention de résultats acceptables.* »

²¹ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats, faune, flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats, faune, flore » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend plus de 1 750 sites. Le site Natura 2000 le plus proche du présent projet est « Le Salève », désigné au titre de la directive « habitat, faune, flore »

Au vu du programme des travaux présentés par la ville, l'étude d'impact ne prévoit pas de retour d'expérience sur les résultats obtenus des suivis environnementaux des travaux et des protocoles appliqués.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de décrire et analyser de façon détaillée les résultats des suivis environnementaux des travaux et les protocoles appliqués, afin de pouvoir tirer parti rapidement de ce retour d'expérience de façon concrète et utile pour les travaux similaires qui seront mis en œuvre par la commune.

Concernant le bruit, l'Ae recommande de publier les résultats des mesures de jour et de nuit y compris après le traitement des points noirs bruit montrant que l'objectif de résultats imposé par la réglementation est respecté.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique est de bonne qualité et d'une lecture aisée.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.