



PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale **Préfet de région**

Projet intitulé : « Bus à Haut Niveau de Service entre Gex et Ferney Voltaire (RD1005) – dossier d'enquête préalable à la DUP et à la mise en compatibilité des PLU de Cessy, d'Ornex et de Ferney Voltaire »
(Maître d'ouvrage : M. le président du conseil général de l'Ain)

**Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement
(évaluation environnementale)

Avis n° 2014-000P1121

émis le 17 juin 2014

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

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes / Service Connaissance, Autorité Environnementale et Développement Durable / Groupe Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.

L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

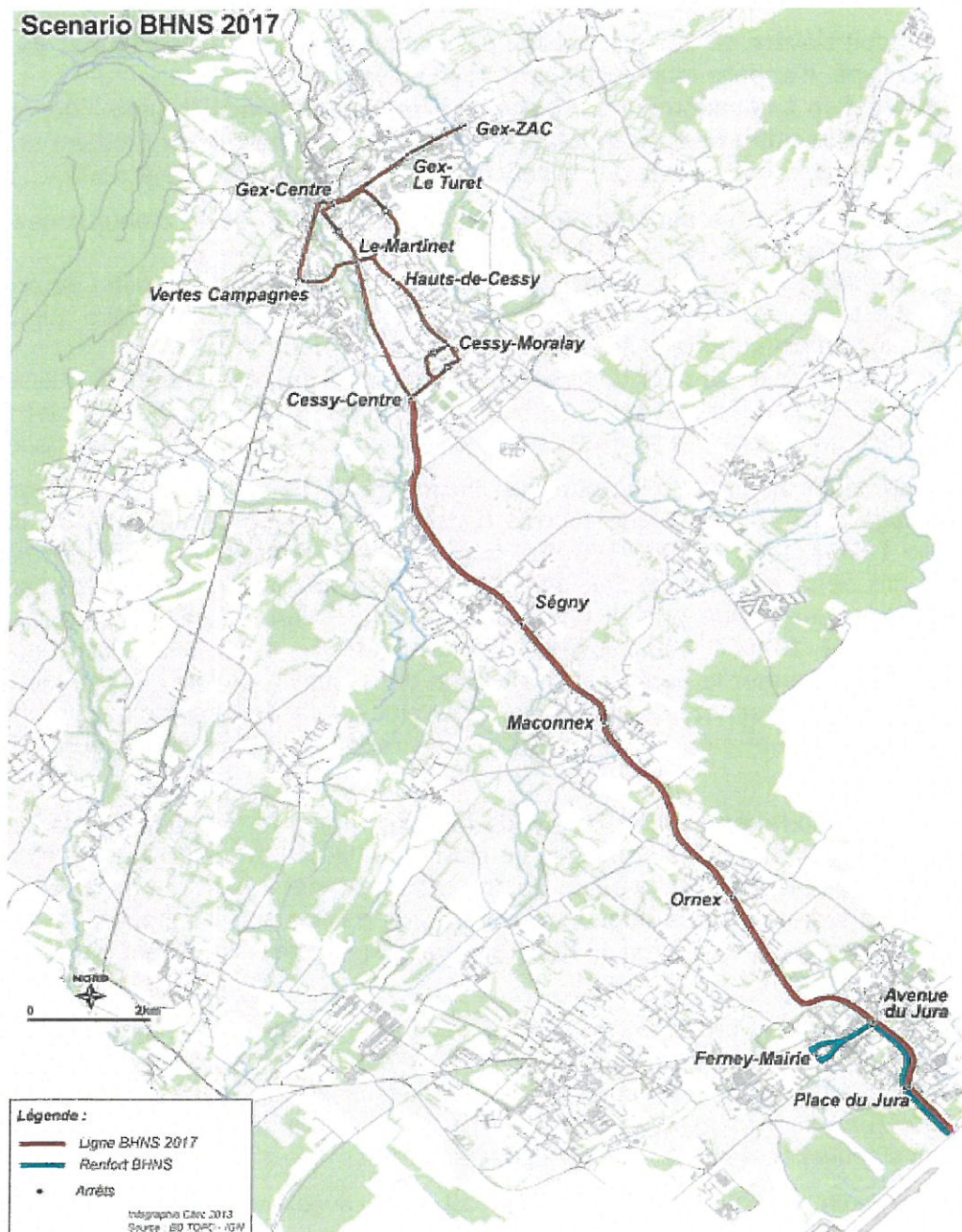
Avis

1) Contexte du projet

Territoire en forte interaction avec l'agglomération genevoise connue pour sa forte dynamique, le pays gessien est soumis à une forte pression d'aménagement et est le siège de flux de déplacements élevés aux heures de pointe, au sein desquels la part des transports en commun, bien qu'en forte augmentation sur la dernière décennie, reste encore modérée.

Sur l'axe concerné par le projet, l'urbanisation, globalement peu dense, reste encore discontinue, préservant un certain nombre de corridors biologiques. Le réseau hydrographique, complexe et interagissant avec l'urbanisation existante, nécessite lui aussi attention.

On notera enfin plusieurs éléments du patrimoine, dont le plus emblématique est bien sûr le château de Voltaire et son parc, situés à environ 200mètres du projet.



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

L'étude d'impact présentée satisfait aux prescriptions de contenu figurant à l'article R122-5 du code de l'environnement, avec un niveau d'approfondissement très satisfaisant pour un projet de ce type. Il convient toutefois de faire les observations suivantes :

- le projet est décrit comme s'inscrivant dans un programme d'ensemble qui apparaît cohérent et plutôt complet dans un contexte de recherche de report modal (BHNS + Voie verte (*maîtrise d'ouvrage communauté de communes du pays genevois*) + rabattements modes doux et dispositifs d'incitation divers (*maîtrises d'ouvrages communales*) + parkings relais (*communes*)). On notera toutefois que ces derniers sont annoncés comme non indispensables au projet (*point qui aurait gagné à être démontré*). Le dossier traite de ces autres éléments du programme au travers d'un volet relatif à l'appréciation des impacts du programme, ce qui est en cohérence avec le fait que leur réalisation est annoncée comme différée dans le temps. Un point reste cependant perfectible : celui des **parkings relais** dont le positionnement ne semble pas précisé et qui, par la consommation d'espaces naturels qu'ils engendrent parfois, sont susceptibles d'être accompagnés d'effets environnementaux négatifs ;
- l'**état initial** produit s'avère de très bon niveau par comparaison aux autres études fournies pour des projets de ce type. Il appelle toutefois l'observation suivante :
 - * s'agissant d'un aménagement sur place, le projet est annoncé comme influant fortement sur les **dispositifs d'assainissement existants**. Il eut donc été indiqué de produire un état initial de cet assainissement existant (*zones de recueil, points de rejet, zones de rejets diffus...*) ;
- s'agissant de l'**impact sur les secteurs à enjeux** (captages AEP, cours d'eau, zones humides), on notera plus particulièrement les points suivants :
 - * s'agissant des abords de la rivière « le Journans » ainsi que du périmètre de protection du captage AEP du puits de Chenaz côtoyés par la RD1005 sur un linéaire significatif, un développement plus ample aurait été intéressant ;
 - * il en est de même du secteur des Esserpes (zone humide), des abords du ruisseau le Lion et des sources de l'Ouye qui se trouvent au contact de la RD1005 support du projet (*il semble, dans ce dernier cas, que le projet soit réalisé en empiétement sur l'autre bord de chaussée*) ;
- en ce qui concerne l'évaluation de l'**impact sur la qualité de l'air**, le dossier, très honnêtement, reconnaît (*cf. page E10-8*) que l'étude fournie correspond au type III au sens de la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 (*relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières*) alors que cette même circulaire prévoit une étude de type II dans le cas présent (*trafic moyen journalier supérieur à 10 000 véhicules/jour sur la RD1005*). Ceci étant, bien qu'il eut été intéressant de mieux informer le public sur la situation de la qualité de l'air sur cet axe, il ne s'agit pas d'une exigence stricto sensu réglementaire, mais plutôt d'un élément des règles de l'art. Par ailleurs, le caractère vertueux du projet en termes de report modal, laisse augurer d'un impact probablement positif ;
- l'estimation du **coût des mesures en faveur de l'environnement**, contrairement à beaucoup de dossiers de ce type, n'omet pas les dépenses de suivi. Elle intègre en revanche des éléments forts du projet (*plantations et mobilier urbain*) qui ne correspondent pas à des mesures liées à l'évitement ou la réduction d'effets négatifs du projet, ce qui fait que la proportion de dépenses consacrées aux mesures d'intégration (>10%) apparaît surestimée au regard du faible potentiel d'effets négatifs du projet ;
- le calcul des gains liés au projet en matière de **consommation énergétique** apparaît en deux endroits du dossier (*au paragraphe « impacts sur la qualité de l'air » (page E6-50 : gain 0,2%) et au paragraphe « évaluation des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité » (page E6-56 : gain 80 t>CO2)*) qui semblent faire apparaître des écarts qui mériteraient clarification des hypothèses à retenir in fine ;
- le dossier présente un **dispositif de suivi** cohérent avec les obligations habituelles des gestionnaires d'infrastructures, incluant notamment, outre le suivi environnemental classique des chantiers (*Plan de respect de l'environnement*), le suivi des cours d'eau directement impactés

(Ouye et Nant), des niveaux de bruit et de pollution de l'air et un suivi des espèces végétales indésirables. Ce dispositif, dans la mesure où il a été financièrement estimé, semble avoir été conçu de façon déjà précise. Toutefois, le dossier aurait mérité d'être complété dans ce sens (*indicateurs retenus, fréquence des mesures, organisme en charge de les effectuer, modalités de restitution...*).

3) Avis sur la prise en compte de l'environnement

Le projet va dans le sens du développement d'une offre de transport en commun performante dans un secteur où la demande est en augmentation et où les conditions de desserte TC sont appelées à se dégrader en lien avec la saturation du réseau routier partagé. Il est donc à la fois vertueux et pertinent dans ses objectifs. On notera que ce niveau de pertinence est encore accru par le « contrat d'axe » auquel il est associé et qui est abondamment décrit au dossier.

S'agissant de la **méthode** et plus particulièrement du choix du mode de transport, le dossier transmis ne met en compétition la solution présentée qu'avec la solution au fil de l'eau. Il s'agit d'un cas courant pour ce type de projets, toutefois, la mise en compétition avec des solutions plus lourdes (*incluant par exemple davantage de longueur de site propre ou encore des solutions de type tramway*) aurait été intéressante pour conforter la bonne adéquation de la solution retenue.

En ce qui concerne le tracé, la configuration des zones à desservir laisse peu de marge, toutefois, plusieurs variantes sont mises en compétition au sein de l'agglomération de Ferney Voltaire en ce qui concerne le positionnement du site propre sur les voiries concernées. Le choix est étayé sur une analyse multicritères sommaire mais qui fait intervenir des facteurs environnementaux de façon proportionnée.

S'agissant des **impacts du projet**, le dossier fait apparaître des effets majoritairement positifs, centrés sur la qualité de vie urbaine, le potentiel de report modal ainsi que la qualité des dessertes piétonnes.

Le projet a aussi quelques effets localisés potentiellement un peu moins positifs comme sur le réseau cyclable (*voie vertes transformées en voies cyclables latérales sur l'avenue des Alpes et l'avenue de la gare à Gex ou encore suppression des voies cyclables sur la partie Nord Ouest de l'avenue du Jura*). Cet effet devrait être compensé par la mise en service des voies vertes représentées en page E3-33 du dossier, avec un niveau de performance qui resterait toutefois à préciser.

Les effets négatifs potentiels, si l'on fait abstraction de la gêne au trafic durant les travaux, apparaissent très réduits. En effet, le projet emprunte des voies existantes et ne semble pas sortir significativement de leurs emprises dans les zones environnementalement sensibles. Le dossier fait apparaître que priorité a été donnée à l'évitement. A ce sujet l'autorité environnementale souhaite évoquer les points suivants :

- traversée du ruisseau l'Oudar (*et périmètre de protection de captage à l'aval*) : l'ouvrage routier est annoncé comme modifié selon un principe apte à ne pas aggraver l'impact de l'ouvrage sur le lit mineur. En revanche, il ne semble pas que l'occasion ait été saisie de rechercher une amélioration du fonctionnement biologique de cet ouvrage actuellement infranchissable pour la faune aquatique. Eu égard au coût vraisemblablement significatif des travaux de modification envisagés, il aurait été intéressant de comparer ceux-ci à ceux d'une réfection totale de cet ouvrage, laquelle aurait pu intégrer au passage un objectif de reconstitution de la continuité biologique ;
- le ruisseau du Nant, voisin de la frontière, qu'un projet de ZAC (*Plan Stratégique de Développement - PSD*) affectera sur une portion significative de son linéaire, est lui aussi concerné par le projet qui devrait, dans l'attente de la mise en œuvre de ce PSD, nécessiter un rescindement provisoire de celui-ci dans un secteur déjà artificialisé (*fossé de rive de la RD1005, recevant actuellement les rejets diffus de l'infrastructure*) ;
- en ce qui concerne les continuités biologiques, empruntant des infrastructures existantes, dont il ne renforce pas l'effet de coupure vis à vis des milieux naturels, le projet n'aura vraisemblablement pas d'effet significatif. Il n'en demeure pas moins que la RD 1005, associée aux formes d'urbanisation qui l'accompagnent, a été identifiée comme faisant obstacle à plusieurs corridors écologiques et que des dispositions à cet égard pourraient utilement être étudiées à l'occasion du projet.

La complexité du réseau hydrographique, son altération au contact de l'urbanisation et le fait que celui-ci aboutisse en territoire suisse, font que la préoccupation relative à la maîtrise des pollutions doit rester soutenue. Le projet ne devrait pas, par sa nature, augmenter les émissions polluantes en phase exploitation. Toutefois, ce type de projet a vocation à être l'occasion d'évaluer l'opportunité d'une **mise à niveau environnementale de l'assainissement des voiries concernées**. Bien qu'il soit vraisemblable que cette démarche ait été menée, le dossier n'en rend pas compte de façon précise, ce qui ne permet pas à l'autorité environnementale d'évaluer les gains susceptibles, à cet égard, de résulter du projet¹.

Dans le même esprit, le dossier fait apparaître une augmentation de la **surface imperméabilisée** d'environ 11500 m² (*calcul effectué par l'AE*) soit une augmentation de 8 % de la surface des voiries concernées, qu'il eut été souhaitable de replacer dans le cadre global de l'augmentation de l'imperméabilisation due aux multiples projets urbains recensés dans les bassins versants concernés, de leurs conséquences globales sur les régimes hydrauliques des cours d'eau et des mesures de prévention de l'aggravation de l'aléa inondation qui pourrait s'avérer nécessaires.

S'agissant de l'exposition des populations aux **nuisances sonores**, l'étude d'impact fait apparaître des variations faibles en valeur absolue qui placent le projet dans la catégorie de ceux qui ne nécessitent pas de mesure de réduction réglementaire. On notera toutefois qu'un certain nombre d'habitations ont été identifiées en tant que **points noirs du bruit**. En tant que gestionnaire de la voirie, il eut été souhaitable, comme pour les aspects liés à la prévention des pollutions des eaux, que le maître d'ouvrage évalue, à l'occasion de ce projet, l'opportunité d'une mise à niveau environnementale par engagement d'un processus pouvant conduire, à terme, à la résorption de ces points noirs. L'autorité environnementale note que l'engagement de mise en œuvre d'enrobés acoustiques va dans ce sens, sans toutefois que le dossier donne les éléments permettant d'en évaluer les conséquences sur les bâtiments exposés.

Vis à vis des **consommations énergétique** et de la qualité de l'air, le projet apparaît au travers de l'étude d'impact comme ayant un effet positif. Celui-ci reste cependant faible en valeur absolue et très dépendant d'un éventuel renouvellement du matériel roulant.

En conclusion, le dossier présenté contient des éléments de bonne qualité, avec, pour certains d'entre eux, un niveau d'approfondissement supérieur à la moyenne par comparaison aux dossiers habituellement reçus pour les projets de ce type. Il reste toutefois perfectible eu égard aux observations figurant ci avant que l'autorité environnementale recommande de prendre en compte.

Sur le fond et grâce notamment aux outils territoriaux mis en œuvre dans ce secteur, le projet apparaît pertinent et cohérent avec son contexte. Il devrait engendrer des effets très majoritairement positifs, axés sur la qualité de vie urbaine et sur la répartition modale des déplacements. Son potentiel d'effets négatifs est vraisemblablement modéré et les mesures évoquées au dossier ou dans le présent avis, devraient permettre de les maîtriser.

Des pistes d'amélioration restent cependant à explorer concernant les mises à niveau environnementales dont l'étude de l'opportunité a habituellement vocation à accompagner les projets d'aménagement d'axe de ce type. Il s'agit en l'occurrence de la prévention de la pollution des eaux, de l'amélioration des continuités biologiques (*notamment au niveau des franchissements des cours d'eau*) et de la résorption des points noirs du bruit.

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

Pour le préfet de région et par délégation
la directrice régionale
UREAL Rhône-Alpes
Le directeur régional adjoint

Jean-Philippe DENEUVY

(1) à titre d'illustration : on aurait aimé savoir par exemple si le projet de rescindement du ruisseau le Nant évoqué ci-avant, est assorti d'un dispositif de prévention des rejets directs en provenance de la RD1005 – en effet, le profil en travers fourni (page E6-20) n'en fait pas apparaître.