



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes  
relatif au projet de révision du plan de déplacements urbains  
de la communauté d'agglomération du Grand Annecy  
(Haute-Savoie)**

Avis n° 2019-ARA-AUPP-826

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 29 octobre 2019, à Lyon. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de révision du plan de déplacements urbains de la communauté d'agglomération du Grand Annecy.

Étaient présents et ont délibéré : Jean-Paul Martin, Jean-Pierre Nicol, Joël Prillard.

En application de l'article 9 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.

Entre le 29 octobre et le 5 novembre 2019, des échanges complémentaires par voie électronique entre les membres présents le 29 octobre ont permis la mise au point finale de l'avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie par la communauté d'agglomération du Grand Annecy, pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçu le 5 août 2019.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-7 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article,

- l'agence régionale de santé a été consultée par courriel et a transmis un avis le 5 septembre 2019,
- les services de la préfecture de la Haute-Savoie (direction départementale des territoires) ont été consultés par courriel le 7 août 2019.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Pour chaque plan ou programme soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par la personne responsable, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou programme. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.**

**Aux termes de l'article L. 122-9 du code de l'environnement, l'autorité qui a arrêté le plan ou le programme met à disposition une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé.**

**Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est, s'il y a lieu, joint au dossier d'enquête publique ou mis à disposition du public.**

# Avis de l'Autorité environnementale

<b>1. Contexte, présentation du projet de PDU et enjeux environnementaux.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1. Contexte et présentation du territoire.....</b>	<b>4</b>
<b>1.2. Présentation du projet de PDU.....</b>	<b>5</b>
<b>1.3. Principaux enjeux environnementaux.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Qualité et pertinence des informations fournies par le rapport environnemental.....</b>	<b>6</b>
<b>2.1. État initial de l'environnement, perspectives de son évolution et enjeux environnementaux....</b>	<b>6</b>
2.1.1. Déplacements : bilan du PDU précédent et diagnostic des dysfonctionnements constatés...6	
2.1.2. Qualité de l'air.....	6
2.1.3. Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre.....	7
2.1.4. Nuisances sonores.....	7
2.1.5. Articulation urbanisme et déplacement.....	7
2.1.6. Ressources naturelles.....	8
2.1.7. Synthèse des enjeux.....	8
<b>2.2. Articulation du projet avec les autres plans et programmes.....</b>	<b>8</b>
<b>2.3. Exposé des raisons qui justifient les choix opérés au regard des différentes options possibles, notamment vis-à-vis des objectifs de protection de l'environnement.....</b>	<b>9</b>
<b>2.4. Incidences notables probables du projet de PDU sur l'environnement, et mesures prévues pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les incidences négatives.....</b>	<b>10</b>
<b>2.5. Critères, indicateurs et modalités retenus pour le suivi des effets.....</b>	<b>10</b>
<b>2.6. Résumé non technique.....</b>	<b>11</b>
<b>3. Prise en compte de l'environnement par le projet de PDU.....</b>	<b>12</b>
<b>3.1. Le PDU, hors action n°31.....</b>	<b>12</b>
<b>3.2. Cas particulier de l'action n° 31.....</b>	<b>12</b>

# 1. Contexte, présentation du projet de PDU et enjeux environnementaux

## 1.1. Contexte et présentation du territoire

Le présent avis porte sur le projet de plan de déplacements urbains (PDU) et son rapport environnemental, arrêtés par la communauté d'agglomération du Grand Annecy le 27 juin 2019.

Les PDU sont définis par les articles L. 1214-1 à L. 1214-8-2 et R. 1214-1 à R. 1214-3 du code des transports. Ils ont pour objet de déterminer « *les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité* »<sup>1</sup>. Ils visent en particulier à assurer « *l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part* »<sup>2</sup>.

À ce jour l'agglomération d'Annecy est dotée d'un PDU, approuvé en 2001 ; sa révision a été prescrite le 2 octobre 2014. Par ailleurs, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Bassin Annécien a été approuvé le 26 février 2014 et une démarche de PLUi-HD<sup>3</sup> a été lancée en 2019.

Le projet de PDU porte sur les 34 communes du Grand Annecy<sup>4</sup> représentant une superficie d'environ 539 km<sup>2</sup>. L'agglomération, située dans le sillon alpin à 40 km de Genève comptait environ 200 000 habitants en 2016<sup>5</sup>, dont l'essentiel est concentré dans le cœur d'agglomération (Annecy, Argonay, Epagny Metz-Tessy, et Poisy) qui en accueille un peu plus de 72 %.

Le territoire, entre la plaine des Fins et les pré-alpes, est contraint par le relief et le lac d'Annecy. Il est traversé du sud-ouest au nord-est par l'A41 et au nord par l'A 410 qui permettent de relier Annecy à Genève, le Mont-Blanc et Lyon. En matière de desserte ferroviaire, la voie passant par Annecy traverse la partie nord-ouest du territoire. Elle permet la liaison entre Chambéry/Rumilly d'une part et la vallée de l'Arve (Annemasse vers l'aval, Saint Gervais-les-Bains, Chamonix-Mont-Blanc vers l'amont) d'autre part.

En 2016, le conseil départemental de la Haute-Savoie (CD 74) et le Grand-Annecy ont signé une convention de répartition des maîtrises d'ouvrages et de financement de diverses opérations routières sur le territoire de l'agglomération intégrant le projet Liaison Ouest du Lac d'Annecy (LOLA)<sup>6</sup>. Pour ce projet le président du CD 74 a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) le 6 décembre 2016 qui a désigné une garante le 7 janvier 2017 pour accompagner la concertation relative à ce projet. Par la suite, le 11 juin 2018, le président de la communauté d'agglomération a également sollicité la CNDP pour accompagner la concertation relative au projet de PDU et permettre une cohérence avec la concertation relative au projet

---

1 Article L. 1214-1 du code des transports. Par ailleurs, les PDU font l'objet d'une évaluation environnementale au titre du 36° du I de l'article R. 122-17 du code de l'environnement.

2 1° de l'article L. 1214-2 du code des transports.

3 Plan local d'urbanisme intercommunal tenant lieu de programme local de l'habitat et de plan de déplacements urbains

4 Alby-sur-Chéran, Allèves, Annecy, Argonay, Bluffy, Chainaz-les-Frasses, Chapeiry, Charvonnex, Chavanod, Cusy, Duingt, Entrevernes, Epagny Metz-Tessy, Fillière, Groisy, Gruffy, Héry-sur-Alby, La Chapelle-Saint-Maurice, Leschaux, Menthon-Saint-Bernard, Montagny-les-Lanches, Mûres, Nâves-Parmelan, Poisy, Quintal, Saint-Eustache, Saint-Félix, Saint-Jorioz, Saint-Sylvestre, Sevrier, Talloires-Montmin, Veyrier-du-Lac, Villaz, Viuz-la-Chiésaz

5 Chiffres de la population municipale 2016 selon l'Insee : 200 232 habitants permanents

6 Cette opération consiste à aménager la RD 1508 au sud du lac d'Annecy pour la mise en place d'un transport collectif en site propre avec des parkings relais, créer un tunnel sous le Semnoz, et créer une nouvelle voie urbaine du carrefour de la Croisée à l'entrée du tunnel.

LOLA. La CNDP a désigné le 4 juillet la même garante. Ultérieurement, les deux assemblées des deux collectivités ont délibéré de façon à ce que la concertation soit commune à ces deux projets. La concertation s'est déroulée du 17 octobre 2018 au 17 février 2019 sous l'égide de la garante désignée par la CNDP.

## 1.2. Présentation du projet de PDU

Le dossier est composé de 3 documents datés du 27 juin 2019 et intitulés respectivement : « *Projet de PDU* », « *Projet de PDU – Annexe environnementale* » ci-après également dénommé « *rapport environnemental* », « *Projet de PDU – Annexe accessibilité* ».

Le projet de PDU comporte 6 orientations stratégiques :

- Développer un réseau de transports collectifs attractifs et performant pour tous ;
- Favoriser les modes actifs ;
- Améliorer le réseau routier, son usage et son fonctionnement ;
- Inciter à l'évolution des comportements ;
- Redéfinir et aménager un espace public apaisé et de qualité ;
- Garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire.

Ces orientations stratégiques sont parfois déclinées en axes de travail (14 au total) et donnent lieu à 48 actions. Parmi celles-ci, on peut noter l'action n° 31 « *Réalisation des aménagements routiers en partenariat avec le département de la Haute-Savoie* » laquelle comprend le projet LOLA et s'avère « *très particulière puisqu'elle consiste à intégrer au PDU les aménagements décidés antérieurement dans la convention routière. Il s'agit donc de prendre acte des choix, tout en proposant une mise en œuvre qui intègre les réflexions et les actions du PDU élaboré depuis* »<sup>7</sup>.

## 1.3. Principaux enjeux environnementaux

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux de la révision du PDU de l'agglomération du Grand Annecy sont :

- l'amélioration de la qualité de l'air, en lien avec la réduction des émissions des transports, du fait que la qualité de l'air de l'agglomération du Grand Annecy est de manière générale moins bonne que les recommandations de l'OMS ;
- la diminution des émissions de gaz à effet de serre en lien avec la lutte contre le changement climatique, le secteur des transports étant le premier secteur émetteur en la matière, ainsi que la réduction de consommation d'énergie fossile;
- le maintien de la qualité du cadre de vie en matière de nuisances sonores ;
- la limitation de la consommation d'espace en relation avec l'implantation des nouvelles infrastructures de transports prévues par le plan<sup>8</sup> ainsi que l'éventuelle périurbanisation qu'elles induisent.

---

7 Cf. page 61 du rapport environnemental.

8 Le PDU prévoit notamment : D'augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Annecy, Desservir les trois sites de montagne (Semnoz, Les Glières et la Forclaz) autrement qu'en voiture, Créer des parkings relais aux entrées de l'agglomération, Mettre en place un "RER" cadencé entre Rumilly et Groisy, Etendre le schéma directeur cyclable au territoire du Grand Annecy (300 km en 2030)...

## 2. Qualité et pertinence des informations fournies par le rapport environnemental

Le rapport environnemental est globalement clair et bien illustré ; les illustrations choisies à propos constituent un complément bienvenu au texte. Toutefois, de nombreuses cartes sont présentées soit sous un format trop réduit, soit avec une qualité dégradée, certaines étant très difficilement lisibles<sup>9</sup>, ce qui nuit à leur bonne exploitation.

### 2.1. État initial de l'environnement, perspectives de son évolution et enjeux environnementaux

#### 2.1.1. Déplacements : bilan du PDU précédent et diagnostic des dysfonctionnements constatés

Le rapport environnemental ne présente pas le PDU de 2001 actuellement en vigueur ; celui-ci est évoqué dans le projet de PDU, mais les éléments exposés, très succincts, se bornent à présenter certaines infrastructures et aménagements réalisés et ne peuvent être considérés comme valant présentation d'un bilan des actions menées sur la période précédente en matière de déplacements urbains. Or, il serait très utile de présenter non seulement un bilan quantitatif, mais aussi et surtout un bilan qualitatif permettant d'identifier ce qui a fonctionné ou pas et pour quelles raisons.

Le diagnostic des problèmes auxquels le territoire est confronté n'est pas véritablement présenté. Il apparaît dans le projet de PDU que plusieurs enquêtes ont été réalisées<sup>10</sup>, mais les éléments présentés dans ce cadre sont extrêmement synthétiques. Le diagnostic relatif aux transports, qui doit en toute logique fonder le projet de PDU, est pourtant nécessaire pour s'assurer que la révision proposée répond aux problématiques du territoire.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter le rapport environnemental par la présentation d'une synthèse du bilan du précédent PDU et du diagnostic du territoire en matière de transports, de façon à préciser les problématiques auxquelles le territoire est confronté.**

#### 2.1.2. Qualité de l'air

L'enjeu, est bien introduit avec la présentation du réseau de mesure mis en place par Atmo Auvergne Rhône-Alpes ainsi que celle des polluants suivis. Ce point mériterait cependant d'être complété par quelques données brutes associées<sup>11</sup>.

Le dossier présente la situation relative aux oxydes d'azote, aux particules fines PM10 et PM2,5 et à l'ozone, mais n'évoque pas les composés organiques volatils non méthaniques pourtant prévus par l'arrêté du 24 août 2016<sup>12</sup>. Le dossier mériterait d'être complété sur ce point.

L'exposé de la problématique spécifique à l'Ozone sur l'ensemble de l'agglomération mériterait d'être complété par une présentation de l'évolution inter-annuelle ainsi que par celle l'évolution du nombre de jour de pic de pollution.

Enfin, le dossier esquisse de façon pertinente une approche territoriale, l'ensemble du territoire n'étant

9 Par exemple pages 7, 21 et 32 de l'évaluation environnementale

10 Cf.p. 16 du projet de PDU : enquêtes « Déplacements grand territoire », « Cyclistes du quotidien », « Bus urbains »

11 Moyenne, valeur basse et haute, nombre de jour de dépassement des valeurs réglementaires ou recommandées par l'OMS, population exposée, etc.

12 Arrêté du 24 août 2016 définissant la liste des polluants atmosphériques dont les émissions sont évaluées dans le cadre des plans de déplacements urbains. NOR: DEVR1603467A

cependant pas présenté. Sans surprise, du fait de la topographie du territoire, l'espace urbain est essentiellement concerné par l'ensemble des polluants hors ozone, et inversement pour le reste du territoire<sup>13</sup>.

### **2.1.3. Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre**

Les deux thématiques de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre font chacune l'objet d'un traitement succinct<sup>14</sup>. Les données présentées sont issues pour l'essentiel, de façon pertinente, du travail mené en parallèle sur le plan-climat-air-énergie territorial<sup>15</sup>.

Il apparaît ainsi que le domaine des transports est en 2015 le principal poste de consommation d'énergie sur le territoire avec près de 33 %. Il représente également un peu plus 42 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire<sup>16</sup>, les voitures particulières concourant pour près de 60 % à ces émissions, dont presque les deux tiers en ville.

Une présentation de l'évolution des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre au cours des années passées serait utile, notamment pour apprécier les objectifs de réduction au regard des tendances passées.

### **2.1.4. Nuisances sonores**

Le rapport environnemental fait état des différentes sources de bruit (routes, voies ferrées, aéroport) et joint des cartographies associées.

Les cartes de bruit stratégiques (page 21), limitées au domaine routier, présentent des informations importantes (respectivement le niveau moyen de bruit sur une journée et le niveau de bruit la nuit) et nécessaires à la qualification des enjeux. Leur qualité est cependant médiocre (taille et définition) et elles mériteraient d'être rendues plus exploitables ; il serait également souhaitable d'établir une carte de synthèse en la matière.

Les incidences du bruit sur la santé sont bien explicitées (page 19 du rapport) mais l'importance de la population exposée n'est pas présentée, alors qu'il semble qu'elle soit connue<sup>17</sup>. Il serait très souhaitable de compléter le rapport avec les chiffres de la population exposée au bruit et, autant que possible, de préciser les zones à plus forts enjeux.

Le rapport mériterait également d'être complété par un croisement des zones à enjeu relatif au bruit et à la qualité de l'air.

### **2.1.5. Articulation urbanisme et déplacement**

Le rapport environnemental indique (p. 31) que 14 % du territoire est artificialisé, ce qui est important. Cette urbanisation se concentre préférentiellement le long des routes avec une tendance au mitage et à une périurbanisation autour d'Annecy. Le nord du territoire, au relief moins marqué et mieux desservi par les infrastructures est plus sensible au phénomène que le sud. Le dossier présente également un bilan de la

---

13 L'Ozone se dégrade en ville, ce qui explique ses concentrations plus faibles en espace urbain qu'en milieu rural

14 Cf. p. 15 à 17 du rapport environnemental.

15 Cf. source des graphiques p. 15 et 16 du rapport environnemental.

16 Les émissions de gaz à effet de serre sont présentées en utilisant le système des « tonnes équivalent CO2 », qui permet de prendre en compte l'ensemble des gaz à effet de serre, ce qui est pertinent. Les différents gaz à effet de serre pris en compte ne sont cependant pas précisés. Il serait utile d'indiquer la liste des gaz à effet de serre pris en compte par le rapport et, le cas échéant, de le compléter par les données relatives aux gaz à effet de serre tels que prévus par la réglementation.

17 Au moins pour le volet routier puisque page 21 il est indiqué : "*L'Etat a produit des cartes de bruit stratégiques [...] qui permettent [...] de dénombrer les populations exposées*"

consommation foncière sur la période 2000-2012 ; il s'établit à 113 ha soit une croissance de +15 % sur la période, ce qui permet de souligner l'importance d'un enjeu à mieux mettre en évidence.

### 2.1.6. Ressources naturelles

L'état des ressources naturelles est longuement développé dans deux chapitres différents du rapport environnemental<sup>18</sup>. Ils embrassent un très large champ allant de la pollution lumineuse et l'état chimique des masses d'eau superficielles au titre de la directive cadre sur l'eau, aux espaces naturels (protégés ou non) en passant par les continuités écologiques. De manière générale, le rapport ne précise pas le lien entre les éléments présentés et le projet de PDU, à l'exception, toute relative, du domaine de l'eau pour lequel il est fait un lien entre le SDAGE et le PDU (point 1.5.5 page 30).

### 2.1.7. Synthèse des enjeux

L'état initial de l'environnement se conclut opportunément sur une synthèse des enjeux portant sur l'ensemble des thématiques examinées. Un travail de hiérarchisation de ces enjeux (faible, moyen, fort, très fort) viendrait utilement la compléter.

## 2.2. Articulation du projet avec les autres plans et programmes

L'articulation du projet de révision du PDU avec les autres plans et programmes est présentée dans le chapitre 5 du rapport environnemental<sup>19</sup>. Ainsi, sont tour à tour abordés :

- le SCoT approuvé en 2014,
- le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), non encore approuvé mais dont la version arrêtée par la Région a été présentée à l'enquête publique tout récemment,
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée approuvé le 3 décembre 2015,
- les plans de préventions des risques naturels et technologiques du territoire,
- le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) du Grand Annecy, non encore abouti mais élaboré concomitamment au PDU.

L'articulation avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), approuvé en 2014, et avec lequel le projet de PDU doit être compatible, mériterait également d'être présentée<sup>20</sup>

Les plans sont parfois présentés de façon lapidaire et l'analyse des articulations est globalement succincte.

La présentation retenue pour certains documents de faire figurer d'un côté les objectifs du plan et de l'autre les actions du PDU contribuant à ces objectifs est opportune. Toutefois, l'analyse ne devrait pas se limiter à vérifier qualitativement que le projet de PDU apporte une contribution positive aux objectifs poursuivis par les autres plans, mais devrait porter également sur la cohérence de leurs niveaux d'ambition respectifs. En conséquence, il serait nécessaire que le rapport examine la cohérence du projet de PDU avec les objectifs et valeurs chiffrés des différents plans mentionnés, notamment en termes de qualité de l'air et de consommation d'espace.

---

18 Chapitre 1.5 « La ressource en eau » et chapitre 1.7 « Espaces naturels, biodiversité »

19 Cf. rapport environnemental, p. 76 à 85. NB : le projet de PDU (p. 8 à 12) comprend également une très brève présentation des plans et programmes avec lesquels le PDU doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte.

20 NB : le SRCAE est très brièvement présenté dans le projet de PDU, p. 8.



## 2.3. Exposé des raisons qui justifient les choix opérés au regard des différentes options possibles, notamment vis-à-vis des objectifs de protection de l'environnement

L'explication des choix retenus dans le projet de PDU est présentée au chapitre 2 du rapport environnemental « La stratégie retenue pour le PDU et sa justification ».

Le rapport indique que les orientations, objectifs et actions du projet de PDU ont fait l'objet d'une concertation approfondie avec les différents partenaires institutionnels, ainsi qu'avec la population et les associations.

On peut noter à ce propos qu'il est régulièrement fait référence dans le projet de PDU à la démarche « Imagine le grand Annecy – horizon 2050 » conduite en 2018, qui est présentée comme un projet de territoire et est citée comme un document de référence pour certaines actions. Pour la bonne compréhension du public, il pourrait être utile que cette intéressante démarche soit présentée de manière synthétique dans le rapport, quand bien même elle aurait fait l'objet d'une communication soutenue.

À la demande du Grand Annecy, le projet a également fait l'objet entre octobre 2018 et janvier 2019 d'une concertation publique préalable<sup>21</sup> accompagnée par une garante désignée par la commission nationale du débat public, gage de qualité de la démarche mise en œuvre.

Le rapport indique que trois enjeux généraux ont sous-tendu l'ensemble de la démarche d'élaboration du PDU : « Qualité de l'air », « Qualité de la vi(II)e » et « Ville de proximité ». Il rappelle les principaux enjeux issus du diagnostic et présente les trois objectifs généraux qui traduisent l'ambition du PDU : « Allier mobilité durable et développement du territoire », « Garantir les conditions d'un cadre de vie de qualité », « Favoriser un changement des pratiques de mobilité ».

Le rapport indique que ces objectifs généraux sont associés à des objectifs d'évolution de la répartition modale à l'horizon 2030<sup>22</sup> :

- baisse de 12 points de la part des véhicules hors transports en commun (de 65 % à 53 %),
- augmentation de près de 50 % de l'utilisation des transports en commun (de 6,5 % à 10 %),
- multiplication par 5 de la part modale du vélo et des engins de déplacement personnels pour leur donner une place significative (de 2 % à 10 %),
- légère augmentation de la marche (de 24,5 à 26 %).

Ces objectifs d'évolution paraissent ambitieux, tout particulièrement pour le développement de l'usage du vélo. La justification du choix du niveau de ces objectifs d'évolution, par rapport à d'autres options possibles ou au regard des objectifs généraux fixés au niveau national et régional, n'est pas présentée.

Le rapport présente ensuite les six orientations stratégiques qui découlent de ces objectifs et qui sont ensuite déclinées, dans le temps et selon le type de territoire, en 14 axes de travail et 48 actions.

Cependant, si la plupart des actions proposées paraissent aller dans le bon sens, la justification de la capacité de ce plan d'action à atteindre les objectifs d'évolution de répartition modale n'est pas présentée.

De plus, contrairement à ce qui est requis par le code de l'environnement<sup>23</sup>, le rapport ne présente pas les différentes options possibles ni, a fortiori, les raisons des choix arrêtés par le projet de PLU par rapport à

---

21 Cf. art. L. 121-17 du code de l'environnement

22 NB : Le rapport ne présente pas d'objectifs intermédiaires d'ici à 2030. L'identification d'objectifs intermédiaires à 5 ans, correspondant au niveau à atteindre à l'échéance de l'évaluation à mi-parcours du PDU pour être en mesure d'atteindre ensuite les objectifs à 10 ans, serait utile.

23 L'art. R. 122-20 (II, 3°) prévoit que le rapport environnemental doit présenter « les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ».

ces autres options, au regard notamment de leurs conséquences sur l'environnement.

Notamment, les choix d'infrastructures, en particulier les infrastructures routières de l'action n° 31, mériteraient d'être justifiés au regard des autres solutions possibles et de leur contribution aux objectifs d'évolution de la répartition modale.

**L'Autorité environnementale rappelle qu'au titre de l'évaluation environnementale, le rapport environnemental doit présenter les différentes options possibles permettant de répondre à l'objet du plan, ainsi que les avantages et inconvénients de ces différentes options. Elle recommande en outre de :**

- **justifier le choix des objectifs d'évolution des parts modales au regard des objectifs nationaux et régionaux auxquels ils contribuent,**
- **approfondir particulièrement les raisons des choix concernant les infrastructures par rapport aux différentes options possibles ,**
- **justifier que le plan d'actions du projet de PDU permettra d'atteindre les objectifs d'évolution des parts modales, notamment en ce qui concerne le vélo.**

## **2.4. Incidences notables probables du projet de PDU sur l'environnement, et mesures prévues pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les incidences négatives**

Les impacts environnementaux du projet de PDU sont présentés dans le chapitre 3 du rapport environnemental.

L'analyse présentée montre que les actions ont majoritairement des effets positifs. De façon schématique et assez logiquement, les effets négatifs du plan portent sur les thématiques de la biodiversité, du paysage et de l'eau tandis que les effets positifs concernent surtout les thèmes risques et nuisances, climat-air-énergie.

Les analyses présentées apparaissent généralement adaptées et proportionnées aux enjeux des différentes thématiques, à l'exception notable de la consommation d'espace. En effet, le rapport<sup>24</sup> ne cite (sans la quantifier) que la seule consommation directe d'espace liée à la mise en place des infrastructures. Or, l'un des plus importants effets induits par la construction d'une infrastructure de transport est le développement de la périurbanisation, qui elle-même génère des effets potentiellement forts sur l'environnement, notamment en termes de qualité de l'air, d'émission de gaz à effet de serre, de paysage, d'atteinte à la biodiversité et de consommation d'espace.

**L'Autorité environnementale recommande d'approfondir les impacts du projet de PDU sur la répartition spatiale des logements, l'étalement urbain et la consommation d'espace.**

## **2.5. Critères, indicateurs et modalités retenus pour le suivi des effets**

Chaque action du PDU fait l'objet d'indicateurs permettant de suivre sa mise en œuvre et ses impacts<sup>25</sup>. Le rapport de présentation propose également des indicateurs de suivi pour chaque thématique environnementale<sup>26</sup>.

À ce stade, le dispositif de suivi ne semble pas encore pleinement opérationnel. Le rapport environnemental est muet sur sa mise en œuvre ; cependant, l'action n° 48 du projet de PDU « *Mettre en*

24 cf. rapport environnemental, p. 71. Par ailleurs, le thème de la consommation d'espace ne figure pas dans le tableau de synthèse des incidences du projet sur l'environnement, p. 53 à 58.

25 NB : ces indicateurs ne sont pas présentés dans le rapport de présentation, mais figurent à la fin de chacune des fiches-action du projet de PDU.

26 NB : ces indicateurs sont présentés dans le chapitre 3 du rapport environnemental relatif aux impacts, à la fin de chaque partie thématique. Ils sont récapitulés p. 44-45.

*place toutes les instances de suivi et d'évaluation du PDU* » précise la façon dont les choses sont envisagées<sup>27</sup>. Il est prévu de s'appuyer sur la commission mobilité du Grand Anancy, sur le conseil de développement et des groupes de travail thématiques, ces deux dernières instances formant un collège de réflexion dont le périmètre pourra évoluer. Le principe d'évaluation annuel est acté tant à l'égard de la commission mobilité du grand Anancy qu'à celui du collège de réflexion, ce qui paraît adapté à une détection précoce des impacts négatifs imprévus éventuels.

La mise en place opérationnelle du dispositif de suivi dès le démarrage du PDU paraît effectivement un élément essentiel à la réussite du plan.

## 2.6. Résumé non technique

Le rapport environnemental comprend un dernier chapitre « Résumé non technique du rapport environnemental ». Ce résumé est très partiel. S'il présente correctement les enjeux du PDU issus de l'état initial, il ne dit que très peu de choses sur le PDU lui-même<sup>28</sup>, présente beaucoup trop brièvement les impacts du projet sur l'environnement, avec notamment un tableau de synthèse très discutable<sup>29</sup>, et est muet sur les autres éléments prévus au titre de l'évaluation environnementale. De plus, tel que situé dans le rapport, il n'est pas immédiatement identifiable par le public.

**L'Autorité environnementale rappelle que le résumé non technique est un élément essentiel du rapport environnemental, qu'il a vocation à apporter au public les principaux éléments de compréhension du dossier et doit pour cela constituer une synthèse restituant le projet dans sa globalité. Elle recommande de le compléter de façon à ce qu'il puisse assurer cette fonction et de faire en sorte qu'il soit facilement identifiable par le public.**

---

27 NB : la fiche-action n° 48 indique en préambule : « Si le suivi n'est pas obligatoire d'après la loi, ... ». Cette affirmation est erronée (ceci explique peut-être pourquoi le dispositif de suivi n'est pas vraiment traité dans le rapport environnemental). En effet, s'il est exact que, dans le code des transports, les dispositions spécifiques aux PDU prévoient simplement une évaluation quinquennale de la mise en œuvre des PDU, l'Autorité environnementale tient à rappeler qu'au titre du code de l'environnement, tous les plans et programmes qui font l'objet d'une évaluation environnementale, dont les PDU, doivent présenter, dans leur rapport environnemental, les « critères, indicateurs et modalités retenus pour vérifier [...] la correcte appréciation des effets défavorables [...] et le caractère adéquat des mesures prises, [...] identifier, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées » (cf. art. R. 122-20, II 7° du code de l'environnement).

28 « Le rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale, comprend un résumé non technique des informations prévues ci-dessous : 1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ... », cf. art. R. 122-20 (I) du code de l'environnement.

29 Le tableau de synthèse p. 93 indique pour chaque grande thématique environnementale (sauf la consommation d'espace qui n'y figure pas) le nombre d'actions du plan d'actions ayant une incidence positive, négative ou neutre sur la thématique. Tels que présentés, les totaux qui sont affichés et qui en résultent apparaissent à première vue représentatifs de l'impact du projet sur la thématique. Or, toutes les actions n'ont pas le même poids, loin s'en faut : on additionne « des éléphants et des souris ». Le tableau est donc potentiellement trompeur pour le public.

## 3. Prise en compte de l'environnement par le projet de PDU

### 3.1. Le PDU, hors action n°31

L'élaboration du projet de PDU a fait l'objet d'une démarche participative structurée, notamment dans le cadre de la démarche « Imagine le grand Annecy – horizon 2050 » conduite en 2018, ainsi que d'une concertation préalable qui apparaît de grande qualité et qui est à souligner. Ces démarches, impulsées par la communauté d'agglomération du Grand Annecy, devraient être très positives non seulement pour la pertinence des actions proposées mais également pour son appropriation par le public et, donc, pour sa mise en œuvre.

Comme exposé dans la partie 2 du présent avis, les éléments présentés dans le projet de PDU et dans son rapport environnemental ne permettent pas à l'Autorité environnementale d'apprécier de façon appropriée les impacts potentiels du projet de PDU et la façon dont ses impacts négatifs éventuels sont évités, limités ou compensés. Ils ne permettent pas non plus de vérifier si les actions proposées sont suffisantes pour permettre l'atteinte des objectifs fixés, notamment en matière d'évolution des parts des différents modes de transport.

Néanmoins, il est clair que les différentes actions proposées, mise à part l'action n° 31 dont le cas particulier est traité ci-après, contribueront à une évolution positive en matière de déplacements et de diminution de la part modale de la voiture individuelle, et seront donc globalement positives pour l'environnement, même si des précautions sont à prendre pour certaines d'entre elles (navettes lacustres, parkings relais, voies vertes ...).

### 3.2. Cas particulier de l'action n° 31

Le projet de PDU intègre dans son plan d'action une action intitulée « *Réalisation des aménagements routiers en partenariat avec le Département de Haute-Savoie* » (action n° 31). Celle-ci correspond à la mise en œuvre de la convention de répartition des maîtrises d'ouvrages et de financement d'opérations routières sur le territoire du Grand Annecy signée en juin 2016 par la communauté d'agglomération et le Département. Le tableau de programmation et d'évaluation financière montre que cette action est, de très loin, l'action du PDU la plus « lourde » financièrement<sup>30</sup>.

Cette action prévoit notamment de mener les études de trafic, techniques et urbaines nécessaires à la poursuite du projet LOLA (Liaison Ouest du Lac d'Annecy) évoqué au point 1.1 ci-avant, qui représente environ les deux tiers des financements mobilisés par la convention. Il est indiqué à plusieurs reprises dans le rapport environnemental que le projet LOLA est une donnée d'entrée du projet de PDU.

Comme indiqué ci-dessus le projet LOLA a fait l'objet d'une concertation préalable, organisée concomitamment à celle relative au PDU, avec la même garante désignée par la Commission nationale du débat public. Il est apparu dans le cadre de cette démarche que ce projet pose de nombreuses questions. Le bilan de la garante de la concertation relative au PDU indique notamment : « *La question de la cohérence du projet « Liaisons Ouest du Lac d'Annecy » avec l'objectif de report modal d'une part et les ambitions en matière de politique d'amélioration de la qualité de l'air d'autre part, a été maintes fois soulevée. L'experte désignée par la CNDP, Madame Jarrige, estime que la démonstration n'est pas faite en l'état.* »<sup>31</sup>. Il indique également : « *Le projet LOLA est considéré comme une donnée d'entrée du PDU. La*

30 L'action n° 31 mobilise 58 M€ pour l'aménagement de nouvelles voiries urbaines et 26,7 M€ pour une liaison par transport en commun en site propre (TCSP), cf. projet de PDU, p. 170-171.

31 Cf. p. 17 du bilan de la concertation préalable du PDU, <https://www.grandannecy.fr/telecharger-document.php?idfichier=8358&page=DT1538548367&idapplication=page&sid=>

*concertation a mis en évidence un degré d'acceptabilité faible de ce projet, la perception d'une contradiction entre les ambitions du PDU et les effets prévisibles du projet LOLA et le souhait manifesté par de nombreux participants de voir des alternatives étudiées »<sup>32</sup>.*

En tout état de cause, il est difficilement imaginable que ces infrastructures n'aient pas des impacts négatifs importants sur l'environnement (biodiversité, eau, bruit, consommation d'espace ...) ; il est donc essentiel d'être assuré, avant toute mise en œuvre, que leurs avantages environnementaux seront suffisants pour justifier leur réalisation.

**L'Autorité environnementale recommande de ne plus considérer le projet LOLA comme une donnée d'entrée du PDU, et donc de suspendre dans l'immédiat la poursuite de ce projet de façon à approfondir les études amont et la réflexion, y compris sur les autres solutions possibles (dont certaines sont évoquées dans le bilan de la concertation préalable), afin d'identifier clairement la solution la plus pertinente au regard des impacts environnementaux et des objectifs généraux du PDU.**

---

32 Cf. p. 22 du bilan de la concertation préalable du PDU.