

PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance, Études,
Prospective et Évaluation

Lyon, le 30 septembre 2013

**Avis de l'autorité environnementale
sur le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) Étoile Annemasse-Genève,
sur les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand (Haute-Savoie)
Dossier présenté par la Communauté d'agglomération d'Annemasse – Les Voirons**

REFER : S:\CEPE\EEPPP\06_EIE_Projets\Avis_AE_Projets\AE_urba\74\2013\annemasse_ZACetoile

Compte tenu des incidences potentielles du projet sur l'environnement, le projet de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Étoile Annemasse-Genève, sur les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand, est soumis à l'avis de l'autorité environnementale (en application des articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement).

Conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-7 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit un dossier de création de ZAC comportant notamment une étude d'impact, qui a été transmis à l'autorité environnementale par la Communauté d'agglomération d'Annemasse – Les Voirons. L'autorité environnementale en a accusé réception le 31 juillet 2013. Il comporte les documents exigés à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 de ce même code, le préfet de département et ses services compétents en environnement ont été consultés. L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être mis à la connaissance du public.

1. PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE

1.1. Description du projet

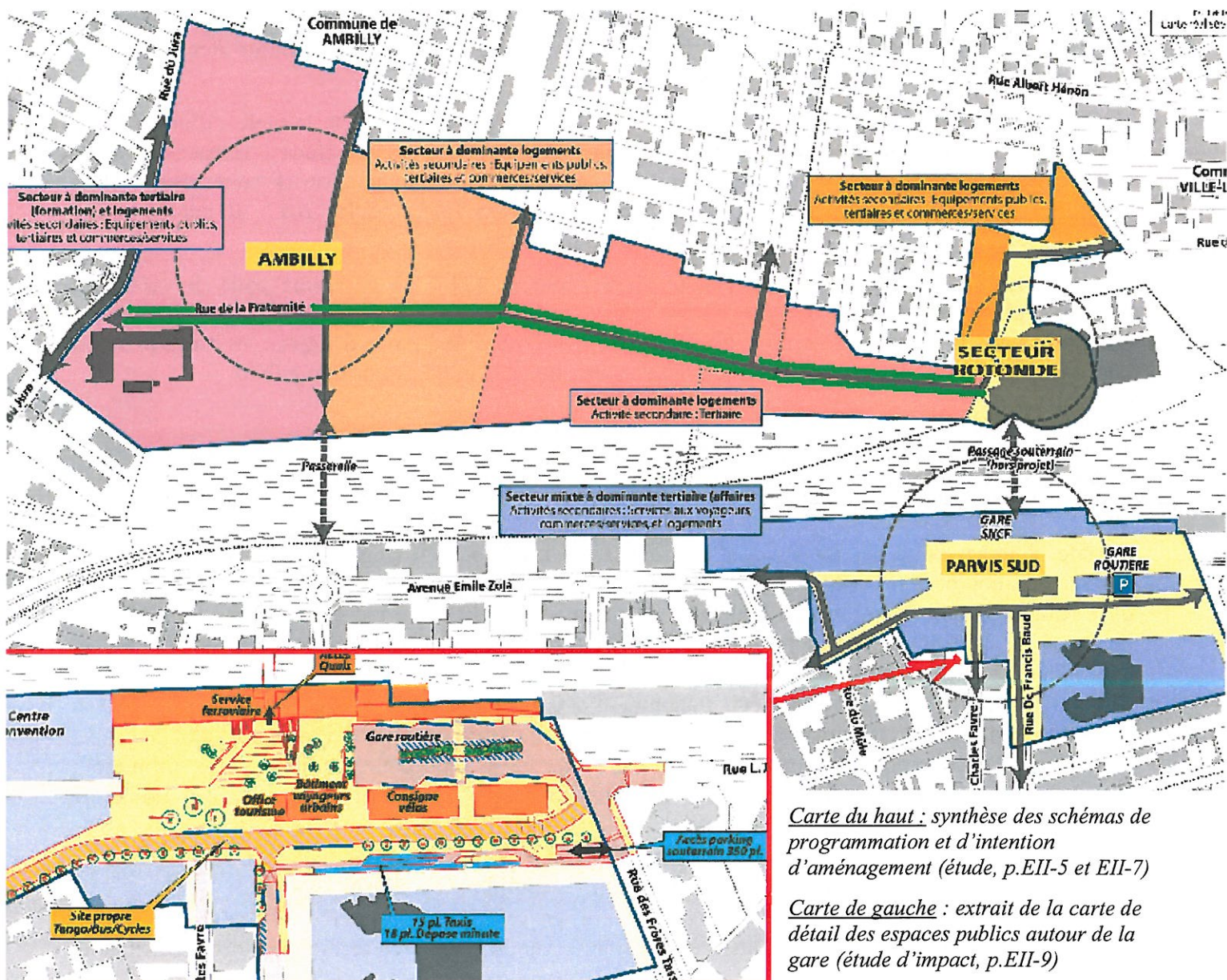
L'étude d'impact porte sur un projet d'écoquartier multifonctionnel (logements, quartier d'affaires, commerces, équipements publics...) de 19 ha en secteur urbain, de part et d'autre de la gare ferroviaire d'Annemasse, sur les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand (74). Le site du projet est composé de 2 secteurs séparés par le faisceau des voies ferrées et délimités comme indiqué sur le schéma présenté au point 1.2 ci-après. Ce projet d'écoquartier vise à :

- améliorer la mobilité sur le secteur, notamment avec des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, et renforcer les liens entre le secteur Nord des rails et le secteur Sud ;
- renforcer les fonctions urbaines majeures sur le territoire (culturelle, administrative, formation, loisirs, économique, touristique), mais aussi les fonctions économique et touristique (tourisme d'affaire en particulier) ;
- contribuer à répondre aux besoins en logements sur le territoire, par une densification et une restructuration du site, avec l'exigence de garantir un équilibre social dans l'habitat ;
- contribuer à améliorer la perception du territoire, en valorisant une entrée de territoire majeure, notamment par des aménagements très qualitatifs sur le plan architectural, environnemental et paysager.

1.2. Aménagement

Dans ce cadre, le programme d'aménagement prévoit en particulier (voir aussi schémas ci-dessous):

- environ 1 130 logements (96 250 m² de SHON) localisés sur le secteur Ambilly-Rotonde, dont 25 à 30 % de logements sociaux ;
- 78 750 m² de SHON pour les activités, dont :
 - un quartier d'affaires sur le secteur du parvis Sud de la gare, accueillant principalement des bureaux, un centre de convention, un pôle hôtelier ;
 - environ 22 000 m² pour un site d'enseignement supérieur (formations publiques et privées) sur le secteur Ambilly. A court terme, cet espace prévoit la construction de nouveaux locaux, à vocation transfrontalière, pour l'Institut de formation aux soins infirmiers et des aides-soignants (IFSI) déjà présent sur le site ;
 - des commerces urbains et/ou de proximité sur l'ensemble de la ZAC ;
- environ 6 280 m² d'équipements publics, composés des équipements scolaires et d'accueil de la petite enfance, d'un parc de stationnement public de 350 places, d'une réserve de 2 000 m² pour des équipements publics classiques (gymnase, salle municipale...), d'une passerelle mode doux au niveau du secteur d'Ambilly. S'y ajoute une réserve foncière pour un équipement majeur, dont les contours ne sont pas encore précisés à ce stade (l'étude évoque un « *équipement culturel transfrontalier rayonnant* ») et le développement renvoyé à une phase ultérieure du projet ;
- des voiries nouvelles et d'espaces publics, dont l'aménagement « biface » (parvis Sud et secteur Rotonde) de la gare d'Annemasse et une coulée verte reliant les secteurs d'Ambilly et Rotonde.



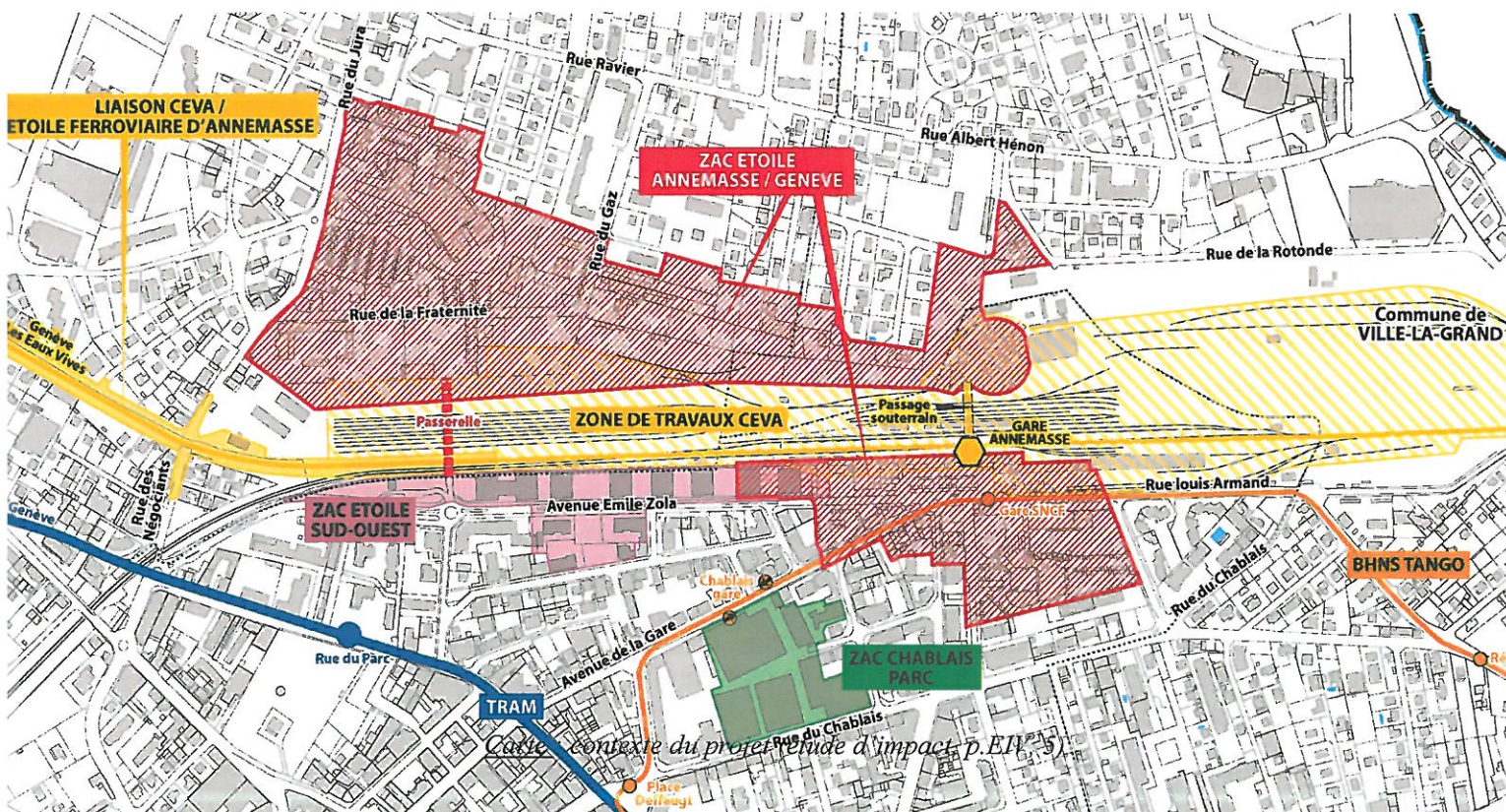
1.3. Interactions avec d'autres projets

S'agissant du programme de travaux, ce projet de ZAC présente des liens fonctionnels avec :

- d'une part, le projet de liaison ferroviaire de type réseau express régional (RER) Cornavin - Eaux Vives - Annemasse (CEVA), qui a fait l'objet d'un avis Autorité environnementale (AE) le 25 mai 2011. Le présent projet d'écoquartier et en particulier le réaménagement des espaces gare est en effet largement justifié par l'arrivée du CEVA en 2017. Le caractère « *biface* » de la gare prévue au présent projet est en outre conditionné aux travaux du CEVA (sur le passage souterrain) ;
- d'autre part, la ZAC Étoile Sud-Ouest (créée en 2006). Cette ZAC (en cours de commercialisation) et le présent projet constituent respectivement la première et la deuxième phase opérationnelle du projet global Étoile Annemasse Genève (de 40 ha environ), de renouvellement urbain autour de la gare et plus globalement du pôle multimodal (train, bus, tram...). En outre, certaines parcelles sont communes à leurs 2 périmètres (voir carte ci-dessous) et que leurs tènements seront reliés au niveau du secteur d'Ambilly par une passerelle prévue au présent projet.

S'agissant des projets connexes, l'étude d'impact évoque, outre les 2 projets précités (CEVA, ZAC) :

- le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) Tango (avis AE du 7 mai 2012), qui desservira l'écoquartier concerné par le présent projet et sa gare réaménagée ;
- le projet de prolongation de la ligne 12 du tramway Genevois (avis AE du 14 mars 2013), qui passera au sud du site du présent projet et y sera reliée par le projet de BHNS Tango ;
- le projet de ZAC Chablais Parc, à proximité du secteur « parvis sud » du présent projet, qui constitue une extension commerciale et urbaine de l'actuel cœur d'agglomération en direction du projet présent d'écoquartier et de sa gare.



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 comprend les parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, y compris une analyse succincte des incidences du projet sur les sites Natura 2000. Afin d'en faciliter la lecture, il conviendra toutefois de remédier aux erreurs de pagination ou de numérotation (partie « *état initial* » numérotée EIV au lieu de EV, partie « *auteurs de l'étude* » intitulée EIII au lieu de EX, p.EX-1). Le sommaire (p.E0-1) mérite d'ailleurs de faire apparaître l'ensemble des parties.

2.1. État initial de l'environnement

Le site du projet, de 19 ha, se situe en secteur urbain, au contact de la gare d'Annemasse et des voies ferrées attenantes (qui séparent le projet en 2 secteurs) et à proximité d'autres transports en commun performants existant ou en projet (voir notamment point 1.3 ci-avant). Il s'étend sur un véritable quartier composé d'un parcellaire très hétérogène, lequel comprend notamment :

- des bâtiments et espaces de la SNCF (gare, halle Taponnier, rotonde...) et la gare routière ;
- des friches industrielles (ancienne usine à gaz GDF), des bâtiments de bureaux et des commerces ;
- des équipements tels le complexe Martin Luther-King (salle polyvalente, maison d'associations...), une résidence pour personnes âgées, l'ancien hôpital d'Ambilly, l'institut de formation des soins infirmiers (IFSI), un groupe scolaire, des terrains de sports... ;
- mais aussi des logements.

De cet ancrage urbain multifonctionnel (doté y compris d'un passé industriel) et de l'environnement immédiat de ce site découlent les grands enjeux environnementaux de la zone, à savoir :

- l'impact sur les activités humaines, en premier lieu en termes de déplacements et d'accueil de population (voir point 2.3 ci-après) ;
- la recomposition du paysage urbain, avec des enjeux d'amélioration de la perception du territoire (renouvellement de friches...), d'identification du quartier comme nouvelle porte d'agglomération ;
- la pollution du sol et du sous-sol et les déchets, le site du projet étant occupé par de nombreux bâtiments à démolir dont des friches industrielles (avec déchets présents sur le site). Des traces de pollution liées aux précédentes activités ont également été observées.
- les nuisances sonores associées aux infrastructures (essentiellement routières).

Sur la forme, l'approche thématique est relativement proportionnée aux enjeux liés au périmètre et au projet. Elle est notamment bien développée sur l'approche urbaine du quartier (mixité fonctionnelle, paysage urbain dont formes d'habitat...) et des déplacements, qui reflètent les études réalisées. Elle est également précédée, en partie E1, des éléments de contexte utiles mettant en lumière sur les enjeux liés notamment à la géographie (projet transfrontalier), à la population (contexte socio-économique), aux déplacements, au paysage urbain (image du quartier, porte d'agglomération...) ou à la gestion économe de l'espace. Si les interrelations entre les thématiques ne font pas l'objet d'une partie spécifique, certaines interrelations transparaissent toutefois, par exemple à travers les liens entre déplacements et nuisances sonores.

Il serait cependant opportun de développer davantage le chapitre sur les pollutions potentielles du sol et notamment sur les études conduites en la matière (celles-ci n'étant pas annexées à l'étude). Il serait de même intéressant de reporter sur la carte des « *sites et sols pollués* » (établie à une échelle plus pertinente, p.EV-11) les sites et sols recensés par les bases de données BASOL et BASIAS.

La partie « *risque* » mériterait également d'aborder davantage les risques technologiques (p.EV-64) dont le transport de matières dangereuses et d'installations classées (pour lesquelles il serait utile de faire référence aux anciennes installations mentionnés en partie « *pollution* », p.EV-11).

Compte-tenu de la présence de friches industrielles, du volume de bâtiments potentiel à démolir et de déchets observés au niveau des friches, il convient aussi d'évoquer plus avant les déchets (dont les plans de gestion existants, les déchets du BTP...).

Cet état initial est utilement conclu par une synthèse des enjeux environnementaux commentée, cartographiée et hiérarchisée, du site et du projet. Chacune de ces présentations complète l'autre et permet donc une approche très pédagogique des enjeux du site. La partie commentée de cette synthèse (p.EV-109) nécessiterait néanmoins de faire apparaître, au niveau « *assainissement* », les éléments limitant et projets en cours (voir point 3.2). La question des déchets mériterait aussi un point spécifique. Enfin, la légende de la carte des enjeux (p.EV-109) mérite d'être complétée en légende, sur ce qui concerne a priori un enjeu lié au tissu pavillonnaire (voir par comparaison p. EXI-12), en précisant la nature de l'enjeu visé (densification ? intégration paysagère ? impact sur les résidents ?...).

2.2. Description et justification du projet

Présentée en début d'étude d'impact, la partie EI « *justification du projet* » s'ouvre sur deux premiers chapitres très éclairants sur le contexte global de cette opération et les enjeux du site. Elle motive le choix du périmètre final de la ZAC au regard de l'enjeu de cohérence de l'opération qui, même sans l'explicitier, se comprend au regard de la plupart des thématiques environnementales (paysage urbain, déplacements, gestion économe de l'espace...). Cette partie effleure également l'évolution globale du quartier au-delà de la seule question du périmètre (partis d'aménagement...), en indiquant que des évolutions sont intervenues, y compris suite aux études d'avant-projet et à la concertation du public. Elle ne précise cependant ni en quoi consistaient les principales solutions de substitution non retenues, ni pour quelles raisons, par rapport à ces variantes, le présent projet a été retenu eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine. Il conviendra donc de préciser ces éléments au titre de l'article R. 122-5 (II, 5°) du code de l'environnement.

La description du projet retenu (partie EII) est par ailleurs tributaire de la définition phasée du projet. Une fois les grandes lignes arrêtées, cette définition s'est en effet concentrée, dans un premier temps, sur les seuls espaces publics de la gare (parvis Sud et parvis Nord-Rotonde). La seconde phase, portant la conception urbaine générale du projet, fait à ce stade l'objet d'une procédure de dialogue compétitif encore en cours. De ce fait, la conception urbaine générale ne sera précisée qu'à partir de fin 2013 (post étude d'impact), une fois le lauréat du concours désigné. « *Ces deux étapes de conception urbaine expliquent pourquoi l'écoquartier est, au moment de la rédaction de ce dossier, d'avantage défini autour des parvis de la Gare que sur le reste de la ZAC* » (cf. étude d'impact p.EII-6). Cette partie de l'étude devra donc être enrichie au fur et à mesure de l'avancement de ces réflexions et, au plus tard, dans le dossier de réalisation de la ZAC.

Compte-tenu de la présence de nombreux bâtis existant et friches sur le site du projet (voir point 2.1 ci-avant), il est rappelé que cette partie doit aussi comprendre, « *en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication* » (article R. 122-5, II, 1°, du code de l'environnement).

2.3. Compatibilité du projet avec les documents cadres

L'analyse de l'articulation du projet avec les documents-cadre se trouve essentiellement en partie EIII de l'étude, prévue à cet effet. Mais elle est également abordée au-delà, plus précisément et de manière thématique, à travers les éléments de cadrage et de contexte issus en parties « *description du projet* » (p. EI-7) et surtout « *état initial de l'environnement* » (partie EV, p.21, 24-26, 44, 46-51, 58-59, 65, 69, 79, 87, etc. sur le SDAGE, le SCoT, le projet de DTA, le PLU, le PDU...). Compte-tenu de ces nombreux éléments et précisions présents dans l'état initial, il aurait été plus pertinent de faire figurer l'analyse de la compatibilité avec les documents-cadre après cet état initial (partie EV) et de se référer aux paragraphes thématiques correspondants de la partie EV (ou de les reprendre dans cette analyse).

S'agissant des documents d'urbanisme, cette structuration aurait été utile pour étayer, dans la partie EIII, l'articulation du projet notamment :

- avec celui de la DTA des Alpes du Nord. Cette analyse est en effet annoncée dans le titre (p.EIII-3) mais non retranscrite en pratique (la compatibilité avec la DTA y est affirmée sans démonstration) ;
- avec les documents d'urbanisme communaux (PLU et POS), en particulier au niveau des servitudes d'utilité publiques et des règles particulières applicables (protections au titre de l'article L. 123-1-5, 7°, du code de l'urbanisme...). Sur ce point, l'étude d'impact indique que des évolutions de ces documents communaux seront nécessaires pour permettre la réalisation du projet.

S'agissant de l'articulation du projet avec les documents mentionnés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement, la structuration évoquée ci-avant aurait également permis de renforcer la partie EIII sur les analyses de compatibilité du projet notamment avec le SDAGE, le PDU et le SRCE (qui restent trop succinctes dans cette partie). On rappellera notamment que l'analyse de la compatibilité avec le SDAGE ne se limite pas aux eaux pluviales et à la prise en compte du plan de prévention des risques naturels d'inondation (PPRI), et qu'elle devra impérativement être abordée dans le dossier « *loi sur*

l'eau » annoncé (p.EIII-4). Par ailleurs, suite à l'extension du champ des documents-cadre visés à l'article R. 122-7 précité (cf. décret n°2012-616 du 02/05/2012), il conviendra d'évoquer aussi dans cette partie, en premier lieu, le PPRNi et les plans déchets applicables.

2.4. Résumé non technique

Le résumé non technique (partie EXI) est clair, synthétique et bien structuré. La partie analyse de la compatibilité avec les documents d'urbanisme communaux pourra être actualisée (voir p.EIII-5).

3. ANALYSE DES IMPACTS ET ADÉQUATION DES MESURES ENVISAGÉES

3.1. Aspect formel

Sur la forme, la structuration de la partie EVI (chapitre 2) de l'étude d'impact facilite l'approche des impacts du projet et des mesures correspondantes par le public en procédant, pour chaque thématique, à un rappel préalable des enjeux environnementaux, puis à une présentation des effets positifs et à une analyse mettant face à face les impacts négatifs du projet (temporaires et permanents) et les mesures visant à éviter, diminuer ou compenser ces effets.

L'analyse de ces effets et mesures évoque les différentes thématiques environnementales (dont la santé humaine, en partie EVII), à l'exception de l'addition et de l'interaction des effets du projet entre eux (qui devront donc être abordées). Pour certaines thématiques, cette analyse est néanmoins limitée par :

- la nécessité de prévoir des études ultérieures pour connaître le niveau d'impact (sont annoncées des études complémentaires géotechniques, faune-flore, de pollution, sur les eaux souterraines...) ;
- la définition partielle du projet à ce stade de l'opération de ZAC (voir point 2.2 ci-avant).

La plupart des mesures prévues (études complémentaires...) sont adaptées au niveau de connaissance des impacts à ce stade de la procédure de ZAC (étant, comme l'analyse des impacts, limitées par les éléments à préciser ultérieurement). Néanmoins, le niveau de validation de plusieurs mesures reste incertain et non contraignant (illustré par des rédactions de type : « *il conviendra de...* », « *on essaiera de privilégier...* ». Une rédaction plus prescriptive est de ce fait requise (par exemple : p.EVI-4, 5, 6...). D'autre part, cette partie doit permettre la présentation « *des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments* » visés à l'article R. 122-5 (II, 2° et 3°) du code de l'environnement. Sur ce point, le chapitre EVIII de l'étude n'est pas suffisamment détaillé au regard de l'ensemble des mesures annoncées au chapitre EVI sur les impacts du projet. Globalement, cette partie sur le suivi des mesures devra donc être enrichie, notamment en raison de l'état d'avancement du projet et des études complémentaires annoncées. Ces données seront à intégrer à l'étude d'impact et à la décision de l'autorité compétente conformément à l'article R. 122-14 du code de l'environnement (mesures et dispositif de suivi).

S'agissant du programme de travaux, au regard des liens fonctionnels du présent projet avec, d'une part, le projet ferroviaire CEVA et, d'autre part, la ZAC Etoile Sud-Ouest (voir point 1.3 ci-avant), cette étude d'impact appelle un chapitre complémentaire étudiant les impacts de ces programmes. S'agissant des projets connexes, l'étude ne peut se prévaloir d'un début d'engagement des projets connexes pour se dispenser de toute analyse des effets cumulés du présent projet avec :

- du BHNS Tango, dont la mise en service est prévue postérieurement à la réalisation de cette étude d'impact et dont le tracé définitif ne sera emprunté qu'en 2016 ;
- de la ZAC Chablais Parc (dont seule la première tranche devrait être livrée en 2013).

Les quelques éléments disséminés sur ces projets connexes dans l'état initial ne permettent pas de combler cette partie. L'analyse des impacts devra donc également être complétée sur les programmes de travaux et projets connexes.

3.2. Approche thématique

Compte-tenu des études ultérieures annoncées, dans l'attente des compléments prévus, ne seront évoqués ici que deux thèmes spécifiques. **Cette approche ne signifie pas que les autres thèmes n'appellent pas d'observation.**

Sites et sols pollués, ICPE, déchets

Le projet concerne un quartier ayant reçu notamment des activités industrielles et présentant encore des traces de pollution, notamment mises en évidence par les diagnostics et les études de sols évoqués dans l'état initial de l'environnement (p.EV-12). Cet état initial ne permet toutefois pas de connaître précisément le cadre de ces études (en particulier leur périmètre au regard de celui du projet de ZAC), donc de mesurer le caractère proportionné ou non de ces éléments, en particulier au regard des enjeux de pollutions potentielles du sous-sol sur le site du projet, des projets de parkings et de leurs impacts potentiels (structures intéressant des horizons aquifères). Sur ce point, l'étude indique que des « études de pollution ultérieures » devront être conduites, préalablement au montage du dossier de réalisation de la ZAC (p.EVI-6 et 10). Ces compléments seront à intégrer à l'étude d'impact au plus tard en phase réalisation de la ZAC. Le périmètre de ces études devra également être adapté compte-tenu de celui du projet. Comme indiqué dans l'étude d'impact, si nécessaire, devront être élaborés :

- un plan de gestion pour définir la méthodologie de gestion des pollutions applicable à l'ensemble des travaux d'aménagement sur le périmètre de la future ZAC. L'idée de décliner ce plan « pour chaque chantier d'aménagement en fonction des usages prévus et des concentrations effectivement mesurées sur chaque parcelle » s'avère effectivement adaptée à la taille du projet et aux publics visés (notamment par les équipements scolaires envisagés) ;
- une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) et au besoin, des restrictions d'usage.

D'autre part, l'analyse en termes de déchets nécessite d'être confortée, tant dans l'état initial (où les déchets existants et la question des bâtiments à démolir sont peu évoqués) que dans l'analyse des impacts du projet. Sur ce dernier point, l'analyse reste partielle (avec une visibilité réduite à quelques opérations de déblais p.EVI-6) car tributaire pour partie de la seconde phase de définition du projet encore en cours (voir point 2.2 ci-avant) et des études de pollution annoncées. Il conviendra donc de l'enrichir au plus tard en phase de réalisation de la ZAC.

Énergies renouvelables

L'étude d'impact ne comporte pas d'étude de faisabilité relative aux énergies renouvelables prévue à l'article L. 128-4 du code de l'urbanisme.

4. AVIS CONCLUSIF DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

En conclusion, il apparaît que, sur le plan formel, l'étude d'impact a pris en compte les dispositions du code de l'environnement issues de la réforme des études d'impact. Des compléments seront cependant nécessaires s'agissant avant tout :

- de la description et de la justification du projet, le projet d'aménagement global devant être précisé ultérieurement (voir point 2.2) ;
- de l'analyse des impacts, y compris sur les programmes de travaux et projets connexes (point 3.1).

Sur le fond, la sensibilité des milieux est plutôt réduite dans cette zone totalement anthropique, située dans un tissu urbain marqué par son passé industriel. Les effets du projet sur l'environnement portent donc davantage sur les enjeux liés au milieu humain et à la gestion économe du foncier (objectifs de logements, déplacements, usage de l'espace en renouvellement urbain, intégration paysagère urbaine), ainsi que sur les risques de pollution des sols et des eaux souterraines. L'analyse des impacts et mesures envisagées appellent donc des compléments principalement sur ces thématiques et sur celles devant faire l'objet d'études et analyses complémentaires ultérieures. Par ailleurs, l'étude devra en particulier répondre aux dispositions de l'article R. 122-5 (II, 7°) du code de l'environnement et permettre l'application de l'article R. 122-14 du code de l'environnement en ce qui concerne les mesures à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage, et les modalités de suivi des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet.

Ces compléments pourront être apportés, au plus tard, dans le dossier de réalisation de la ZAC.

Pour le préfet de région, par délégation,
Pour la directrice de la DREAL et par
délégation
Le chef du service CÉPÉ

Gilles PIROUX

