



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

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

Service Connaissance Études, Prospective
et Evaluation

Lyon, le

18 NOV. 2010

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Evaluation Environnementale des
plans programmes et projets
Tél. : 04 37 48 36 36
Télécopie : 04 37 48 36 31
Courriel : yves.meinier@developpement-
durable.gouv.fr

OBJET :

**Projet intitulé : « Ré aménagement du secteur des gares »
(maître d'ouvrage: M. le président de la communauté d'agglomération d'Annecy)**

Avis de l'autorité environnementale

**(En application de l'article L122-1 du code de l'environnement et du
Décret n° 2009-496)**

REFER : Réf. : 2796-2010-ym.odt/0561

Sommaire :

- 1) Contexte du projet
- 2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient
- 3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :
 - 3.1 prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet
 - 3.2 conformité aux engagements internationaux
 - 3.3 compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés
 - 3.4 adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées
 - 3.5 pertinence du dispositif de suivi
- 4) Avis de l'autorité environnementale :
 - 4.1 avis sur la forme
 - 4.2 avis sur la prise en compte de l'environnement

1) Contexte du projet :

Le projet vise, à l'échéance de 3 ans, à rendre plus performante la fonction de pôle d'échange intermodal assuré par les abords de la gare d'Annecy en réunissant en un seul lieu tous les services permettant de passer d'un mode de déplacement à un autre : train, cars interurbains, bus, marche à pieds, service de location de vélo et consigne à vélo, voiture personnelle et taxi.

Outres les éléments décrits à l'étude d'impact en page 67 et suivantes (gare routière, parvis, parking Nord), le projet global comporte apparemment la création d'un nouveau bâtiment destiné à regrouper l'ensemble des services voyageurs actuellement au sous sol. Sont aussi évoqués, des aménagements plus proprement urbains aux voisinage de la gare (créations de logements avenue de Chevène et avenue Bouvard.)

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

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise pour avis à l'autorité compétente en matière d'environnement.

L'étude d'impact contenue dans le dossier (version mars 2010), qui s'inspire globalement des dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement appelle, sur la forme, les commentaires suivants:

Elle intègre bien un **résumé non technique** tel que prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement. Particulièrement résumé et exempt d'illustrations, ce qui n'en facilite guère la compréhension, on notera qu'il omet de résumer la note méthodologique.

L'étude d'impact présente le projet comme s'intégrant à un **programme** plus général (cf. pages 59 et suivantes de l'étude d'impact) nécessitant l'intervention de plusieurs maîtrises d'ouvrage. L'étude d'impact ne présente apparemment pas d'élément d'information quant à l'échelonnement ou non des réalisations des divers éléments de ce programme, ce qui fait qu'il n'est guère possible de statuer sur les contours de l'objet soumis à étude d'impact. En effet, le code de l'environnement (article L 122-1 alinéa II introduit par la loi du 12/07/2010, venant confirmer et compléter l'article R122-3 alinéa IV qui préexistait) prévoit que : « Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Lorsque les travaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrage différents, ceux-ci peuvent demander à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement de préciser les autres projets du programme, dans le cadre des dispositions de l'article L. 122-1-2. ».

En l'occurrence, l'étude d'impact précise en page 73 que « ...le réaménagement du secteur des gares, englobe deux sous-ensembles : l'un à maîtrise d'ouvrage C2A portant essentiellement sur les gares routières et leurs abords, l'autre à maîtrise d'ouvrage SNCF concernant la gare ferroviaire (en particulier son extension). L'analyse des impacts du projet de la C2A, objet de la présente étude, sera donc à relativiser à terme au regard des impacts liés au projet global couvrant plus largement l'emprise SNCF. Par ailleurs, la concrétisation du projet immobilier sur une large partie du site de la SERNAM, côtoyant la gare routière. Sud occasionnera également des désordres (bruits, circulation perturbée, ...) lors des travaux, contribuera à modifier assez significativement le cadre paysager et architectural et aura des incidences pérennes au niveau du secteur (trafic induit par la population résidente, changement de vocation de zone, ...). ». Elle ne porte donc pas sur l'ensemble du programme, ce qui laisserait supposer qu'il existe un échelonnement des réalisations dans le temps.

Ceci étant, le dossier ne comporte pas non plus le volet d'appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

Les **auteurs de l'étude d'impact** sont bien mentionnés. On regrettera toutefois que les compétences mises en œuvre ne soient pas citées en ce qui concerne les spécialités environnementales.

Un **état initial** de l'environnement est bien présent au dossier. Il fait notamment apparaître:

- des éléments concernant le bâti, les équipements publics et les espaces verts existants;
- les réflexions menées par la ville dans le cadre du projet d'aménagement et de développement durable;
- une servitude monuments historiques couvrant une partie significative de l'emprise du projet (protection des haras nationaux);
- l'absence d'élément relatif à un éventuel inventaire du milieu naturel, admissible néanmoins en raison du caractère totalement artificialisé du site et du très faible impact potentiel du projet à cet égard;
- les éléments découlant du projet de plan de déplacements urbains, les trafics et les stationnements ainsi que les modes doux;
- une ambiance paysagère qualifiée de médiocre pour la partie Nord de l'aire du projet au travers d'une analyse paysagère du site basée sur un reportage photographique malheureusement absent du dossier transmis;
- une ambiance sonore qualifiée de dégradée;
- une qualité de l'air évaluée à partir des données issues de la station fixe de Loverchy (à environ 600m du site d'étude);
- une ambiance sonore établie en revanche à partir de points de mesure spécifiques représentatifs de l'aire d'étude mais correspondant à une durée de mesure limitée à 30 minutes dont on ne connaît pas la représentativité (et notamment si elle concerne une heure de pointe);
- une synthèse des contraintes environnementales qualitative, présentée sous forme tabulaire, pertinente mais très sommaire, souffrant notamment de l'absence de plan de synthèse.

Le **volet justifiant du choix de la solution retenue**, partant d'une analyse des besoins et d'analyses fonctionnelles successives (1999 et 2003), définit des objectifs ainsi que des marges de manœuvre utilisables pour les atteindre. Il précise que les maîtres d'ouvrages, pour l'établissement du projet, se sont finalement appuyés sur les résultats de trois marchés de définition mais n'apporte pas d'élément d'information concernant les variantes éventuellement mises en compétition, ni sur les critères de choix utilisés et donc a fortiori les paramètres environnementaux éventuellement pris en compte. A décharge, on notera que ce type de projets urbains se prête en général assez peu à l'étude de solutions véritablement contrastées du point de vue de l'environnement.

Ce volet est l'occasion d'une description détaillée du projet dont on regrettera qu'elle n'ait pas été illustrée au moins par un plan masse du programme qui semble d'ailleurs absent du dossier d'étude d'impact. Les principaux paramètres environnementaux (assainissement et cadre de vie) sont malheureusement peu explicités.

Le dossier intègre une **analyse des impacts**, parent pauvre de l'étude présentée (moins de 10 pages) qui développe de façon exclusivement qualitative les points suivants:

- l'absence d'effet du projet sur la gestion des eaux météoriques (alors que l'on aurait pu imaginer, en s'inspirant de ce qui se fait souvent pour les projets de ce type, une réflexion visant à évaluer l'opportunité d'une réduction de la contribution de l'aire du projet par écrêtement des débits et/ou des pollutions chroniques) ;
- une amélioration de l'image paysagère du secteur ;
- une affirmation quant à l'absence de vision directe sur les haras nationaux, sans que celle-ci soit néanmoins assortie d'un avis ABF (annoncé comme restant à solliciter) ;
- une affirmation quant à la compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme ;
- une analyse qualitative des effets sur la santé (bruit, pollution de l'air) mettant en exergue un effet semble-t-il positif du projet sur ces paramètres ;

- une description des effets génériques de ce type de chantiers avec mention du caractère improbable de découvertes archéologiques (sans toutefois qu'il soit fait référence à un avis de la DRAC sur ce point.

L'étude d'impact contient aussi un volet spécifique traitant des **mesures compensatoires** (dont on notera que certaines correspondent en réalité à des mesures réductrices ou d'évitement) et d'accompagnement:

- utilisation d'enrobés acoustiques, limitations des vitesses ;
- mise en œuvre d'éventuelles prescriptions de l'ABF (non précisées) ;
- mesures génériques, mais de bon aloi, relatives à la phase chantier.

Le coût de ces mesures, bien que faisant l'objet d'un court développement spécifique (cf. page 83), a été laissé en blanc dans la version transmise.

On notera que le dossier ne comporte pas de volet relatif aux **coûts des pollutions et nuisances et à l'estimation des consommations énergétiques**, alors que ce type de projet de développement de l'inter modalité est réputé produire des effets positifs à ces égards. On notera cependant que cette exigence du code de l'environnement est normalement liée aux projets dits « d'infrastructures de transport ».

Enfin, l'étude d'impact contient bien un chapitre relatif aux **méthodes utilisées**, qui, comme souvent pour ce type de projets, reste très général.

→ **Le dossier d'étude d'impact présenté s'avère très sommaire pour un projet urbain de cette ampleur et surtout peu intelligible du fait notamment de l'absence de documents graphiques permettant de bien comprendre le projet et son environnement. Il comporte la plupart des rubriques de base prévues au code de l'environnement, mais reste déficient en ce qui concerne la prise en compte de la notion de programme et, pour prendre de l'avance vis à vis de l'application de la loi du 12/07/2010, du dispositif de suivi envisagé. Par ailleurs, il reste à finaliser sur un certain nombre de points notamment en ce qui concerne le coût des mesures environnementales et la prise en compte des éléments relatifs au patrimoine, sans omettre de compléter par les annexes manquantes (notamment l'état initial paysager annoncé au dossier).**

3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :

3.1. Prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet :

On notera que le porteur de projet n'a semble-t-il pas sollicité, comme le code de l'environnement lui en laissait la possibilité, de cadrage environnemental préalable de l'étude d'impact. Certes, l'absence d'enjeux environnementaux potentiellement discriminants fait que peu de signaux d'alertes existent sur le fond. Pour autant, un tel cadrage eut très certainement permis d'améliorer le dossier sur la forme.

Le dossier ne présente pas les variantes éventuellement mises en compétition, ce qui ne permet pas d'émettre un jugement quant à l'adéquation des efforts d'intégration du projet dans son environnement. La lente genèse du projet ainsi que la multiplicité et la pluralité des compétences mises en œuvre laisse toutefois penser que ses dispositions ont été finement calibrées, mais le dossier n'en rend pas véritablement compte.

Les impacts les plus significatifs ont bien été abordés, mais la présentation en reste qualitative et il aurait été intéressant de présenter, thème par thème, des éléments concrets: représentations de l'impact visuel du projet, structuration du dispositif d'assainissement mis en place et destination des

rejets, modification des circulations et impact sur l'exposition des riverains aux pollutions et nuisances, gains en terme d'émissions de gaz à effet de serre...

→ Certes, le caractère totalement urbain du projet atténue très significativement la portée concrète de ces remarques qui mettent plutôt en cause la méthode environnementale générale que le projet lui-même. Pour autant, à l'exception notable de l'esprit général qui sous-tend le projet (développement de l'inter-modalité), l'étude d'impact traduit un niveau d'intégration qui, bien que n'étant pas inhabituel pour les projets de ce type, reste plutôt faible.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

S'agissant des accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le projet, dont l'orientation principale vise à favoriser le report modal vers les transports en communs et les modes non motorisés, va dans le sens d'une limitation des émissions de gaz à effet de serre.

En ce qui concerne les engagements au titre de l'application des directives européennes sur l'eau et les habitats naturels, il est possible de faire les commentaires suivants :

- la mise en œuvre des procédures liées à l'application de la loi sur l'eau a vocation à garantir le respect de la directive cadre sur l'eau;
- le projet, enclavé dans une importante zone urbaine, ne concerne aucun élément du réseau Natura 2000 (le site le plus proche est situé à plusieurs kilomètres du projet).

3.3 Compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés :

Patrimoine: S'agissant de l'archéologie, il y aura lieu de suivre les prescriptions émises par la DRAC au titre de l'archéologie préventive. L'acceptabilité du projet vis-à-vis des monuments historiques mériterait d'être clarifiée par production de l'avis sollicité auprès de l'architecte des bâtiments de France.

Le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) n'est pas évoqué au dossier. Toutefois, l'agence régionale de santé, dans son avis du 13 octobre 2010 conforme le bien-fondé du projet de ce point de vue.

Protection des aquifères: M. le directeur de l'agence régionale de santé (cf. son avis du 13/10/2010) précise que l'aquifère présent à faible profondeur ne présente pas d'enjeu particulier du point de vue sanitaire.

Espèces protégées: Le dossier ne produit aucun inventaire relatif au milieu naturel. Toutefois, la probabilité pour que celui-ci contrevienne à l'article L411-1 du code de l'environnement est particulièrement faible.

Le SDAGE Rhône méditerranée 2010 n'est pas évoqué au dossier, toutefois, les caractéristiques du projet laissent peu de doute quant à la compatibilité de celui-ci avec les objectifs du SDAGE.

Plans de prévention des risques (PPR approuvé le 29/01/2009): Monsieur le directeur départemental des territoires de Haute Savoie, dans son avis du 22/10/2010, rappelle que le secteur du projet correspond à une zone de contraintes moyennes en cas de séisme (effets directs de mouvements du sol ou effets induits par liquéfaction).

Documents d'urbanisme: La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme n'a pas fait l'objet d'observation spécifique de la part de monsieur le directeur départemental des territoires (cf. son avis du 22/10/2010).

Plan de déplacements Urbains: Annecy dispose d'un document intitulé « plan de déplacements urbains » qui retient 5 objectifs dont deux sont concernés par le projet (« développer l'usage des

modes doux et les favoriser pour les déplacements courts » et « rendre les transports collectifs plus performants et attractifs ».

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures destinées à limiter les impacts de la phase chantier, bien que très générales, s'avèrent globalement adaptées à ce type de chantiers urbains. Il conviendrait cependant de vérifier qu'aucun poste de travaux n'est susceptible de concentrer des nuisances particulières (par exemple battages d'éléments nécessaires aux fondations) et nécessitant l'adoption de précautions supplémentaires.

Les mesures de réduction des nuisances acoustiques (enrobés absorbants, limitations des vitesses) sont elles aussi de bon aloi. On aurait cependant aimé savoir si certains éléments du projet seraient de nature à réduire l'exposition du quartier aux éventuelles nuisances résultant notamment de l'exploitation ferroviaire (effet d'écran, parements absorbants).

Les mesures susceptibles d'être nécessaires vis à vis de la protection des monuments historiques ne sont pas précisées.

→ Abstraction faite de ce dernier point, les observations qui précèdent font apparaître des mesures réductrices adaptées au enjeu.

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dossier n'évoque pas de dispositif de suivi spécifique au projet. On notera qu'en phase chantier, divers suivis s'imposeront de toute façon (suivi des espèces indésirables, suivi de la qualité des rejets, suivi des nuisances acoustiques et des émissions de poussière...).

→ D'un point de vue général, l'autorité environnementale conseille, pour les dossiers à venir, de bien identifier le développement relatif au dispositif de suivi, sans omettre d'en évaluer le coût. En effet, l'article L122-3 alinéa 2 du code de l'environnement prévoit désormais explicitement que l'étude d'impact contienne « une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement ou la santé humaine » .

4) Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Les observations qui précèdent font apparaître une déficience du dossier en ce qui concerne la bonne prise en compte de la notion de programme ainsi que la mention du coût des mesures prises en faveur de l'environnement.

4.2 Avis sur la prise en compte de l'environnement :

Les objectifs principaux du projet sont sans conteste environnementalement vertueux: En effet, il devrait avoir pour conséquence de favoriser les échanges inter modaux et, en pratique, d'inciter au report de la voiture vers les modes de transport plus doux du point de vue de l'environnement. Par ailleurs, et comme le souligne M le directeur de l'agence régionale de santé, il devrait avoir des effets globalement positifs sur l'ambiance sonore et, plus généralement, sur le cadre de vie.

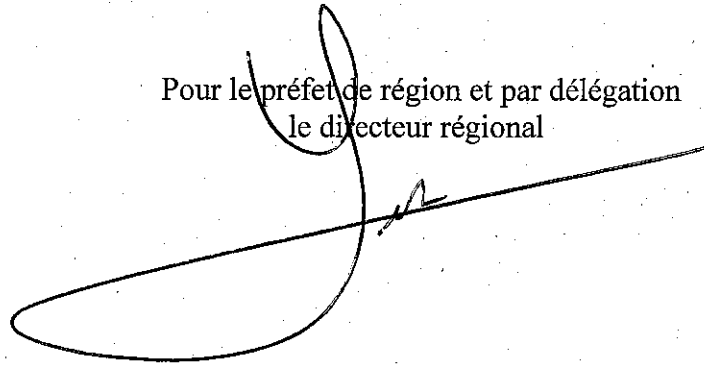
Il est probable par ailleurs que le projet a fait l'objet d'une optimisation environnementale, mais le dossier n'en rend pas véritablement compte et il ne semble pas que des besoins de mise à niveau (fonctionnement de l'assainissement par exemple) aient été mis en évidence.

S'il apparaît que les enjeux environnementaux ont bien été compris pour la plupart, la structuration et le contenu de l'étude d'impact ne semblent pas traduire une méthode d'intégration

environnementale aussi rigoureuse et exhaustive que ce que souhaiterait, dans l'idéal, rencontrer l'autorité environnementale pour ce type de projets.

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 et procédures relatives à l'application du code du patrimoine).

Pour le préfet de région et par délégation
le directeur régional

A large, stylized handwritten signature in black ink, written over the printed text. The signature is fluid and somewhat abstract, with a long horizontal stroke extending to the right.

