



PRÉFET DE HAUTE SAVOIE

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

Service Connaissance Études, Prospective  
et Évaluation

Lyon, le 02 SEP. 2013

Affaire suivie par : Yves MEINIER  
Unité Évaluation Environnementale des  
plans programmes et projets  
Tél. : 04 26 28 67 50  
Fax : 04 26 28 67 79  
Courriel : yves.meinier@developpement-  
durable.gouv.fr

**REFER :** S:\CEPE\EEPPP\08\_EIPPE\Plans\_programmes\PDU\Annemasse\PDU Annemasse projet  
avis AE 1410a-2013-v2-ym.odt/0

**Projet de plan de déplacements urbains d'Annemasse Agglo**  
**Avis de l'autorité environnementale**  
**(En application de l'article L122-7 du code de l'environnement)**

Le présent avis de l'autorité environnementale, produit en application de l'article L122-7 du code de l'environnement, a été établi par la DREAL Rhône Alpes après consultation de l'agence régionale de santé, de la direction départementale des territoires de Haute Savoie, de la direction régionale des affaires culturelles sur la base du rapport intitulé « évaluation environnementale » dans sa version arrêtée le 24 mai 2013.

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

## **A) Contexte du projet de plan de déplacements urbains :**

La communauté d'agglomération Annemasse-Agglo fait géographiquement partie de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Elle constitue un lieu de passage obligé des usagers en provenance du Chablais ou de la vallée de l'Arve et se dirigeant vers le cœur de l'agglomération. Sa particularité en matière de déplacements est donc d'être située à l'interface de zones d'appel fortes situées en réalité hors de son territoire de compétence.

On notera aussi que certains grands équipements générateurs de masses importantes de déplacements sont situés hors du territoire d'Annemasse Agglo. Ainsi en est-il, par exemple, du centre hospitalier Alpes Léman, désormais installé sur la commune de Contamine sur Arve.

Dans ce contexte, il n'est pas surprenant que les enjeux liés aux déplacements aient fait l'objet d'une attention forte qui s'est traduite par l'émergence de projets de transports en commun importants pour l'agglomération comme le projet de liaison ferroviaire Cornavin Eaux Vives Annemasse (CEVA) et, plus localement, de prolongation de la ligne de tramway Moellesullaz Annemasse, ou encore de bus à haut niveau de service « BHNS Tango » qui ont fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale en 2011 et 2012.

S'agissant des paramètres environnementaux, on notera qu'une grande partie de l'agglomération est concernée par une aérologie souvent défavorable à la dispersion des polluants, ce qui fait entrer ce secteur dans la liste des zones françaises pour lesquelles les objectifs en matière de qualité de l'air fixés par la communauté européenne pour les particules fines ne sont pas respectés.

Très anthropisée, la partie du territoire la plus affectée par les déplacements ne recèle que peu d'enjeux environnementaux. On notera que les principaux sont liés aux cours d'eau de l'aire d'étude (le Foron, la Ménoge..) mais aussi à un ensemble de zones humides relictuelles souvent de petites dimensions. On notera au passage que quelques installations ferroviaires des abords de la gare d'Annemasse sont susceptibles d'être concernées par des problématiques inondation.

Au regard de l'environnement, la principale problématique est donc liée à l'exposition des populations aux pollutions et nuisances engendrées par des déplacements qui sont majoritairement pendulaires (domicile-travail).

## **B) Avis de l'autorité environnementale :**

### **1) Avis sur la forme et le contenu du rapport environnemental :**

Comme le prescrit l'article L 122-6 du code de l'environnement, le dossier comporte un rapport environnemental dont le but est d'identifier, décrire et évaluer les effets notables que peut avoir le plan de déplacements urbains sur l'environnement.

Très pédagogique et bien accessible à tout lecteur, ce rapport, sous l'intitulé « *évaluation environnementale* », comporte l'essentiel des développements prévus par le code de l'environnement. Il a judicieusement accordé une part plus importante aux thématiques environnementales habituellement considérées comme les plus pertinentes (qualité de l'air, consommation énergétique, consommation d'espace et nuisances acoustiques), sans omettre les autres thématiques visées par le code de l'environnement et dont certaines, comme le milieu naturel, ont finalement révélé un niveau de pertinence significatif. Les conclusions de chaque développement, même si elles ne font pas toujours état de quantification précise, traduisent une bonne compréhension des enjeux environnementaux.

Plus dans le détail, je souhaite évoquer les points figurant en annexe.

Par référence à ceux-ci, l'autorité environnementale recommande, sur la forme :

- d'abonder le rapport environnemental en ce qui concerne le rappel du contenu du PDU, notamment par la mention des actions prévues ;
- de renforcer l'autonomie du résumé non technique en y adjoignant les illustrations qui peuvent lui permettre d'être compris indépendamment du reste du rapport ;
- d'adjoindre au dossier l'évaluation d'incidence Natura 2000 visée à l'alinéa 5-b du R122-20, au regard de l'alinéa 1° de l'article R414-19 du code de l'environnement (*on notera que la configuration du réseau Natura 2000 dans ce secteur facilite la rédaction de ce volet qui prend alors, dans le cas de ce plan, un caractère principalement formel*).

## 2) Avis sur la prise en compte de l'environnement :

Sur le fond, le projet entre dans le cadre d'une démarche vertueuse, dont on notera qu'elle était initialement d'origine volontaire, qui va dans le sens des engagements de la France en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques. Le contenu du projet de PDU obtenu est clairement soutenu par des préoccupations prioritairement environnementales. Même si de grands projets d'infrastructures routières, en relation avec le programme intitulé « désenclavement du Chablais », y apparaissent, le PDU n'en apparaît pas comme le promoteur principal tout en les assortissant de recommandations de bon aloi.

S'agissant de la méthode d'intégration environnementale, le rapport environnemental évoque une démarche itérative. On notera toutefois que les plus importants des projets visés par des actions du plan de déplacements urbains sont en réalité déjà lancés, ce qui ne retire rien à la pertinence du PDU qui a pour vocation de structurer ce dispositif dans un ensemble cohérent qu'il encadre de recommandations pertinentes et dont il organise le suivi.

Par ailleurs, le cas des plans de déplacements urbains se prête habituellement peu à la mise en compétition d'un grand nombre d'alternatives, ce qui fait que la mise en compétition de trois scénarios met le PDU d'Annemasse Agglo en bonne place sur ce sujet.

L'ensemble du contenu du rapport environnemental traduit une bonne compréhension des enjeux environnementaux qui, même si leur quantification n'est pas toujours très précise, ont une exhaustivité plutôt satisfaisante et s'avèrent énoncés de façon pertinente.

Les effets mis en évidence pour le PDU sont principalement positifs et même très positifs en ce qui concerne les émissions de polluants et les émissions de gaz à effet de serre, tout en restant inférieurs aux objectifs de réduction envisagés par le projet de Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) Rhône-Alpes. A décharge, on notera que les valeurs annoncées au sein du rapport n'intègrent pas les derniers résultats issus du modèle multimodal transfrontalier ni l'effet de la totalité des actions du PDU (actions écomobilité, billettique...). Or cette prise en compte devrait normalement influencer positivement sur les gains du PDU. Ceci étant, la production d'un scénario complémentaire conçu pour respecter les objectifs envisagés par le projet de SRCAE aurait été intéressante. Toutefois, le scénario retenu représente déjà une rupture avec la situation préexistante et correspond à des investissements massifs qu'il paraît effectivement prudent de conforter dans un premier temps.

Les effets en terme de qualité de vie urbaine, moins facilement quantifiables, ainsi qu'en terme d'exposition des populations aux nuisances sonores, apparaissent aussi globalement positifs et seront probablement ceux qui seront le plus ressentis par la population.

Plusieurs effets négatifs sont aussi décelés, il s'agit principalement d'effets territoriaux des projets prévus au PDU comme les impacts sur le milieu naturel de certains dispositifs (par exemple parc-relais des Chasseurs) qui interagissent avec des milieux naturels pouvant contenir des enjeux.

Le dispositif de suivi proposé couvre quant à lui l'ensemble des thématiques traitées et repose aussi sur des suivis existants par ailleurs (Air Rhône Alpes). Toutefois, le dispositif gagnerait à être détaillé (fréquence et modalité de recueil des données, modalités de restitution (comités de suivi)) de façon à pouvoir bien identifier les moyens nécessaires et notamment son coût.

**En conclusion**, la mise en œuvre d'un plan de déplacements urbains couvrant l'agglomération d'Annemasse apparaît incontournable du fait de la situation de la qualité de l'air et des pressions auxquelles est soumis le territoire. A l'issue de la présente analyse, celui qui est présenté s'avère environnementalement très pertinent dans la mesure où ses effets sont très majoritairement positifs et probablement sous estimés dans le rapport.

*Nota : Le présent avis ne constitue pas une approbation des projets visés au PDU et soumis par ailleurs à régime d'autorisation.*

Le préfet de Haute Savoie

Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général,

Christophe Noël du Payrat

## Annexe à l'avis de l'autorité environnementale – PDU Annemasse Agglo

\* S'agissant de l'exigence du 1<sup>er</sup> alinéa de l'article R122-20 du code de l'environnement (« *présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification...* »), les éléments sont disséminés en divers points du dossier, ce qui n'en facilite pas l'approche. Par ailleurs, le contenu réglementaire du rapport environnemental a été conçu pour que celui-ci puisse être lu indépendamment du projet de PDU, ce qui suppose que son contenu en soit suffisamment rappelé, point sur lequel le rapport présenté reste perfectible.

\* L'état initial produit appelle les observations suivantes :

- d'un point de vue général, cet état initial est l'occasion de rappeler, opportunément au regard de la nécessité d'informer et de sensibiliser le public, un grand nombre de notions de base et d'informations à caractère général. La contrepartie est que, pour le spécialiste, la contribution de la démarche d'évaluation environnementale du PDU à l'amélioration de la connaissance des enjeux spécifiques du territoire, est parfois plus difficile à cerner ;

- qualité de l'air : effectué sur la base d'un rapport produit par l'association « Air Rhône Alpes » en 2011, il valorise des données recueillies sur une dizaine d'années ;

- nuisances acoustiques : basé sur les données issues du classement sonore – un peu anciennes (1999) et en cours de réactualisation, il prend aussi en compte le résultat de mesures in situ mais pas la cartographie stratégique prévue par la directive européenne de 2002 sur le bruit ambiant dont on peut regretter qu'elle n'ait pas été disponible ;

- volet « santé » : traite opportunément des effets bénéfiques de l'usage des déplacements doux, trop souvent sous estimés alors qu'il s'agit d'un facteur désormais reconnu comme important. On peut toutefois regretter que son articulation avec les thématiques « air » et « bruit », principaux sujets « santé » en lien avec le projet de PDU, n'ait pas été mieux mise en exergue ;

- thématiques milieu naturel, paysage et ressource en eau : bien qu'habituellement moins concernées par les projets de PDU, elles ont fait l'objet de développements intéressants se concluant par la mise en exergue d'enjeux pertinents au regard des problématiques du PDU, ce qui n'est que rarement le cas dans les rapports environnementaux qui nous parviennent pour ce type de plans/programmes.

Globalement, le niveau de précision de cet état initial apparaît proportionné à l'objet du PDU et valorise prioritairement les données disponibles par ailleurs. S'agissant par exemple du milieu naturel, le développement met bien en exergue l'enjeu relatif au recoupement des corridors écologiques par les axes de déplacement en l'illustrant par les opérations très concrètes du « contrat de corridor » « Arve Lac ». En revanche, on regrettera que l'étude « nature en ville à Annemasse » menée en liaison avec la direction départementale des territoires n'ait pas été valorisée au travers du rapport.

\* Le développement relatif aux **solutions de substitution** et l'**exposé des motifs** exigés par les alinéas 3 et 4 du R122-20 du code de l'environnement ont été regroupés au sein d'un même volet du rapport intitulé « raisons du choix du projet », ce qui est bien sûr recevable. Il fait apparaître la mise en compétition de trois alternatives comportant un scénario tendanciel et deux scénarios « emboîtés » dont on notera que le plus ambitieux des deux (celui qui a été retenu), a déjà fait l'objet d'un commencement de mise en œuvre. Sur le plan de la forme, les avantages (gains environnementaux) et inconvénients (dépenses d'investissement et de fonctionnement, effets

négatifs parasites...) de chacun des scénarios sont en réalité développés thème par thème dans le chapitre « incidences du PDU sur l'environnement ».

\* Ce dernier regroupe, semble-t-il pour davantage de simplicité, l'**analyse des effets notables**, la présentation des mesures d'intégration ainsi que du dispositif de suivi (*alinéas 5-a, 6 et 7 du R122-20 du code de l'environnement*).

On notera, concernant cette analyse, qu'un certain nombre de résultats sont liés à la nature des hypothèses retenues en ce qui concerne la répartition modale des déplacements. Or le modèle multimodal transfrontalier (MMT) utilisé pour cette évaluation (modèle co-financé et élaboré par les collectivités territoriales et l'État), a été repris au printemps 2013. Dans ce cadre, plusieurs modifications ont été apportées, dont notamment le recalage sur les trafics réels de l'année 2010 (au lieu de 2007), l'introduction de nouvelles prévisions de croissance des emplois et de la population, ainsi qu'un certain nombre d'améliorations méthodologiques. De nouvelles prévisions de trafics issues de ce modèle ont ainsi été obtenues qui conduisent semble-t-il à une augmentation sensible de la part modale du ferroviaire. Il serait souhaitable, à défaut de mettre à jour l'évaluation environnementale, au moins de signaler cet état de fait au sein du rapport et de préciser que les gains qui y sont annoncés sont vraisemblablement en dessous de la réalité.

\* Enfin, le dossier comporte un développement intitulé « *méthodologie d'élaboration de l'évaluation* » dont on peut dire que, complété par l'annexe illustrant le caractère itératif du travail produit, il est destiné à répondre à l'exigence de l'alinéa 8 du R122-20 (« *présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport environnemental* »).

\* En revanche, le rapport produit ne contient pas de développement qui pourrait être assimilé à l'évaluation d'incidence Natura 2000 requise par l'alinéa 5b de l'article R122-20 du code de l'environnement.