



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale sur le plan de mobilité Grand Lac de la
Communauté d'Agglomération Grand Lac (73)**

Avis n° 2024-ARA-AUPP-1455

Avis délibéré le 17 octobre 2024

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), a décidé dans sa réunion collégiale du 10 septembre 2024 que l'avis sur le plan de mobilité Grand Lac de la Communauté d'Agglomération Grand Lac (73) serait délibéré collégialement par voie électronique entre le 8 et le 17 octobre 2024.

Ont délibéré : Pierre Baena, François Duval, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Jean-Pierre Lestoille, François Munoz, Muriel Preux, Émilie Rasooly, Catherine Rivoallon-Pustoc'h, Pierre Serne, Benoît Thomé, Jean-François Vernoux et Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, chacun des membres délibérants 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.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 17/07/2024, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

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 l'article R. 122-21 du même code, l'agence régionale de santé a été consultée par courriel le 24/07/2024 et a produit une contribution le 30/08/2024.

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 publique 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 le programme. 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. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

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.

Synthèse de l'Avis

Au nord de la communauté d'agglomération du Grand Chambéry, la communauté d'agglomération de Grand Lac avec ses 76 759 habitants connaît une dynamique d'évolution de la population, prévue à 91 132 habitants d'ici à 2030, engendrant des déplacements quotidiens supplémentaires, en lien avec l'étalement urbain et la périurbanisation. Son territoire est concerné par des projets routiers tels que la déviation d'Albens, la création d'un échangeur sur l'A41 à hauteur d'Albens, et d'un barreau Sud à hauteur de Viviers-du-Lac. Le plan de mobilité cherche d'ici 2030 à réduire les besoins en déplacements tout en favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture, notamment en élargissant la palette des services de mobilité, et fléchant chaque mode de transport selon sa zone de pertinence.

Les principaux enjeux du territoire et du projet de plan de mobilité sont les émissions de gaz à effet de serre, la consommation d'énergie, dont les énergies fossiles, la qualité de l'air, les nuisances sonores et la santé humaine, la consommation d'espace des projets découlant de la mise en œuvre du plan, ainsi que de l'urbanisation induite par ceux-ci, et la biodiversité.

Le projet de plan de mobilité présente l'intérêt de lancer des actions concrètes en matière de transformation des modes de transport. Pour autant, le dossier ne démontre pas en quoi son plan d'action permettra d'atteindre les objectifs de baisse des émissions de polluants, de bruit et de gaz à effet de serre, comme de maîtrise de la consommation énergétique et de l'exposition de la population, des établissements sensibles, voire des différentes zones d'urbanisation à des pollutions, malgré les recommandations portées sur ces mêmes objets dans l'avis précédent avis n° 2019-ARA-AUPP-887 et son absence de bilan. Ainsi, l'évaluation environnementale nécessite d'être complétée par la justification de l'adéquation des objectifs de parts modales avec les objectifs du PCAET, et des capacités du plan à les atteindre, alors que l'objectif de baisse à 110 km/h de l'A41 apparaît comme central. L'Autorité environnementale recommande :

- d'identifier clairement les actions contribuant à la baisse des émissions de gaz à effet de serre, jusqu'à conditionner les perspectives d'urbanisme ou leur localisation ; d'évaluer l'impact sur la consommation énergétique et son adéquation avec les objectifs de réduction du PCAET ;
- de territorialiser les impacts positifs et négatifs du plan de mobilité sur la qualité de l'air et les nuisances sonores ;
- de rendre lisibles toutes les dispositions du plan de mobilité avec lesquelles les PLUi doivent être rendus compatibles ;
- de présenter les solutions de substitution raisonnables accompagnées de leurs avantages et inconvénients, notamment sur le stationnement et l'optimisation des critères de l'offre de bus ;
- d'approfondir l'évaluation des impacts des centres de distribution urbains envisagés et de prévoir des mesures d'encadrement de leurs impacts potentiels ;
- de prévoir l'étude et le suivi potentiel des limitations d'accès aux zones naturelles d'habitats d'espèces, avec leurs gestionnaires ; de compléter l'évaluation d'incidences Natura 2000, notamment sur les sites n°FR8201772 « réseau humide de l'albanais », et « ensemble du lac du Bourget » et prendre des mesures complémentaires pour s'assurer de l'absence d'incidences significatives ;
- de compléter le dispositif de suivi par un tableau de bord complet.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

Sommaire

1. Contexte, présentation du plan de mobilité Grand Lac et enjeux environnementaux.....	5
1.1. Le plan de mobilité (PDM).....	5
1.2. Contexte du plan de mobilité Grand Lac.....	6
1.3. Présentation du plan de mobilité Grand Lac.....	10
1.3.1. Le plan de déplacement urbain de 2019.....	10
1.3.2. Le plan de mobilité Grand Lac.....	10
1.4. Procédures relatives au projet de plan de mobilité.....	11
1.5. Principaux enjeux environnementaux du projet de plan de mobilité et du territoire concerné.....	12
2. Analyse de l'évaluation environnementale.....	12
2.1. Articulation du projet de plan de mobilité avec les autres plans, documents et programmes	13
2.1.1. Plan climat air énergie territorial (PCAET).....	13
2.1.2. Compatibilité des trois PLUi avec le PDM.....	13
2.2. Solutions de substitution raisonnables et exposé des motifs pour lesquels le projet de plan de mobilité a été retenu.....	14
2.3. État initial de l'environnement, effets notables probables de la mise en œuvre du projet de plan de mobilité sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, réduire ou compenser.....	15
2.3.1. Émissions de gaz à effet de serre.....	15
2.3.2. Qualité de l'air et nuisances sonores.....	16
2.3.3. Consommation énergétique.....	17
2.3.4. Biodiversité.....	18
2.4. Dispositif de suivi proposé.....	19
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	19
3. Prise en compte de l'environnement par le plan.....	19
3.1. Portage et gouvernance du plan de mobilité.....	19
3.2. Les ambitions environnementales du plan de mobilité.....	20
3.3. Prise en compte des enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale.	21

Avis détaillé

Le présent avis de l'Autorité environnementale porte sur l'évaluation environnementale du plan de mobilité Grand Lac élaboré par la Communauté d'Agglomération Grand Lac (73). Sont analysées à ce titre la qualité du rapport d'évaluation environnementale, et la prise en compte des enjeux environnementaux par le projet de plan de mobilité.

L'Autorité environnementale a estimé utile, pour la bonne information du public et pour éclairer certaines de ses recommandations, de faire précéder ces deux analyses par une présentation du territoire et du contexte général d'élaboration de ce plan de mobilité : cette présentation est issue de l'ensemble des documents transmis à l'Autorité environnementale, qui seront soumis à l'enquête publique, et des renseignements recueillis par la MRAe. Un rappel du cadre procédural dans lequel s'inscrit le plan de mobilité est également fourni, à des fins de complète information du public.

1. Contexte, présentation du plan de mobilité Grand Lac et enjeux environnementaux

1.1. Le plan de mobilité (PDM)

Un plan de mobilité constitue un outil de pilotage de l'action en matière de mobilité et de préservation de l'environnement. Les plans de mobilités, introduits par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, sont définis par les articles L. 1214-1 à L. 1214-8-3 et R. 1214-1 à R. 1214-3 du code des transports. Ils déterminent « les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité ». Ils visent :

- de façon générale « à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi qu'à la préservation de la biodiversité » ;
- plus directement vis-à-vis de l'environnement, « à assurer 1° 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, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain [...] ; 4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés [...] ; 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche [...] ; 7° bis La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes [...] ; 11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif. », les alinéas 6°, 7° et 8° précisant des objectifs d'organisation et de partage de la voirie et des espaces urbains entre différents modes.

L'introduction de mesures liées à la logistique est permise par l'article L. 1214-8-2 du code des transports. Un plan de mobilité peut également être accompagné d'un schéma volontaire de la logistique et du transport ferroviaire et fluvial. Il peut également tenir lieu de « schéma directeur de

développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables » selon l'article L. 353-5 du code de l'énergie.

La politique de transport est gérée par différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) :

- la communauté d'agglomération de Grand Lac (CAGL) est Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire, avec des compétences qui couvrent par exemple la mobilité active, la mobilité partagée (covoiturage), et l'organisation d'un transport collectif urbain régulier, Ondéa, dont l'exploitation est déléguée à RATP DEV ;
- en complément sur ce territoire, la région Auvergne-Rhône-Alpes a pour mission d'organiser l'offre de transport ferroviaire régional (TER) ainsi que les transports routiers interurbains¹ et intervient également comme chef de file de la mobilité pour la coordination des offres² ;
- en complément, une action socle prévoit la création d'un [syndicat mixte mobilité loi SRU dont le principe a été acté le 1/02/2024](#) et portant sur les 3 intercommunalités Grand Lac, Grand Chambéry et Cœur de Savoie.

1.2. Contexte du plan de mobilité Grand Lac

Au nord du Grand Chambéry, la communauté d'agglomération Grand Lac compte 28 communes pour 76 759 habitants (Insee 2019), dont 40 % habitent Aix-les-Bains, et la moitié des communes du territoire comptent moins de 1 000 habitants. Le territoire connaît « un développement accru de sa périurbanisation, entraînant de fait, un accroissement de la demande de déplacements »³, pour un nombre moyen de véhicules par ménages de 1,38. Plus des 2/3 des ménages sans voiture se situent à Aix-les-Bains, dont la ville et sa couronne périphérique sud concentrent les emplois du territoire. Par ailleurs, 46,5 % des actifs travaillent à l'extérieur du territoire de la CAGL, dont pour plus de 40 % sur Grand Chambéry⁴, et inversement (45 % de Grand Chambéry vers Grand Lac).

Au sein du sillon alpin, concentrant près de 1,8 millions d'habitants, et plus de 850 000 emplois, Grand Lac est situé à proximité immédiate de l'axe Transalpin ferroviaire Lyon-Turin, via Chambéry, en cours de développement, et également sur un axe structurant reliant, du nord au sud, les pôles de Genève, Annecy, Chambéry et Grenoble, à moins de 80 km du centre d'Aix.

En termes d'accessibilité, plusieurs infrastructures traversent le territoire. L'A41 relie Genève à Chambéry, prolongée ensuite vers Lyon par l'A43, avec deux échangeurs présents, à Drumettaz-Clarafond et à Grésy-sur-Aix, et deux autres à proximité immédiate, à La Motte-Servolex et à Alby-sur-Chéran. De même, trois axes ferroviaires à vocation régionale et six gares contribuent à sa desserte. Cinq communes disposent de gares ferroviaires permettant de rejoindre Aix-les-Bains (entre 16 et 43 services sur un jour ouvrable de base suivant les dessertes), avec des temps de parcours concurrentiels face à l'automobile.

1 Et les opérateurs ferroviaires pour les trains grandes lignes et les TGV s'arrêtant en gare d'Aix-les-Bains.

2 Depuis la loi d'orientation des mobilités du 24/12/2019

3 PDM page 14.

4 19 % Grand Annecy et 40 % diffus

Le réseau des bus est également développé⁵. 74 % des habitants de Grand Lac résident à proximité d'un arrêt de bus, toutes lignes confondues. 83 % des pôles générateurs de déplacements de Grand Lac sont situés à moins de 5 minutes à pied d'un arrêt bus ou à moins de 10 minutes d'un arrêt d'une ligne principale et 17 % sont de fait en dehors du périmètre de couverture. Une utilisation correcte des transports en commun (TC) par les actifs pour se rendre sur Chambéry mais qui peut être améliorée dans chaque commune comprenant une gare ferroviaire, en dehors d'Aix-les-Bains⁶ avec une bonne utilisation des TC par les actifs pour se rendre sur Annecy, au potentiel de développement limité.

Le dossier fait état des pratiques de déplacements : 91 % des déplacements du pôle urbain de Grand Lac⁷ qui échappent à l'usage des TC se font à l'intérieur du périmètre comprenant Grand Chambéry, l'Avant-Pays Savoyard, Cœur de Savoie et Grand Lac. Les déplacements à caractère professionnel et universitaire représentent seulement 29 % des déplacements sur le pôle urbain de Grand Lac, alors que le reste concerne les besoins d'achats quotidiens, les services d'accompagnements, les visites et autres motifs. La fréquentation touristique⁸, hiver comme été, est très forte avec 59 % des lits marchands notamment sur Aix-les-Bains.

La part modale des transports collectifs est faible comparée à celle du Grand Chambéry. L'agglomération chambérienne exerce une forte attraction, notamment sur la couronne périurbaine Sud, aussi bien pour le travail que pour les besoins en achats et les loisirs. L'agglomération d'Annecy, est quant à elle attractive pour le nord du territoire.

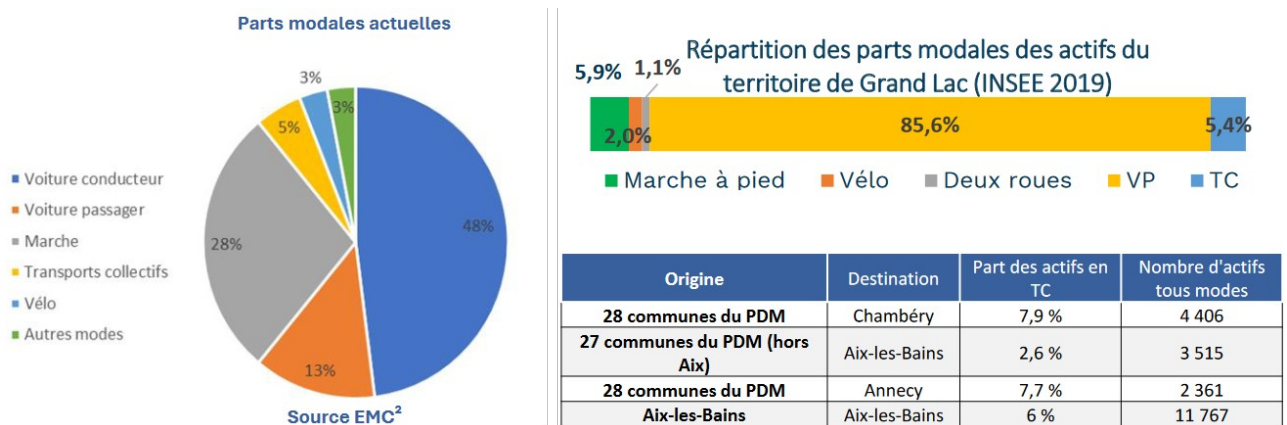


Figure 1: Parts modales totales (Résumé non technique page 14) et parts modales des actifs (PDM page 80)

5 1 735 actifs automobilistes ont une offre de TC (bus Ondéa ou TER) qui peut d'ores et déjà leur permettre une alternative pour leurs déplacements pendulaires. Le réseau Ondéa est une alternative crédible mais qui ne permet pas de gagner du temps par rapport à un trajet automobile (nombre limité de couloirs bus ou de priorités aux feux). Une refonte en 2022 pour desservir les actifs a eu lieu : desserte d'Héxapôle, calage de la ligne 2 sur le TER, ajout de 2h d'amplitude pour se caler sur les horaires de l'hôpital, hausse de l'offre. Les interactions avec le réseau Synchro de Grand Chambéry sont importantes : ligne A (Synchro) à Technolac et Le Bourget-du-Lac, et Transport à la demande (Ondéa) en rabattement vers le P+R de Maison Brûlée du réseau Synchro. Des lignes de cars interurbains S02/A73, S06 (mais aussi pour les loisirs été et /ou hiver : S10 plages S11 La Féclaz S12 Les Aillons) de la région traversant une partie du territoire. Le réseau SIBRA du Grand Annecy dessert Albens 20 services par jours hors dimanche. Le Transport à la demande (TAD) Mobéa (et pour PMR).

6 Pour les trajets pendulaires des actifs, seuls 5,4 % utilisent les TC. Dans près de 40 % des cas c'est pour rejoindre Annecy, Aix-les-Bains ou Chambéry, et dans 56 % des cas cela concerne un déplacement interne à Aix-les-Bains en TC.

7 En 2022, la [deuxième enquête ménage \(EMC\) du territoire](#) a été conduite par le Cerema, sur un périmètre large comprenant Grand Chambéry, l'Avant-Pays Savoyard, Cœur de Savoie et Grand Lac.

8 Pôle touristique ; Lac du Bourget, Aix-les-Bains (dont le musée Faure), Chanaz (dont le musée gallo-romain, thermalisme, les massifs, l'Abbaye d'Hautecombe, le festival Musilac).

Plus des deux tiers des déplacements sont réalisés en voiture sur le territoire, dont les déplacements pendulaires pour 1/3 à distance limitée ce qui est un atout pour les modes actifs et pour lesquels il est constaté depuis 2007 une baisse de la part de la voiture marquée par une hausse relative des modes actifs.

Des dérivations⁹ du flux routier sont observées sur les D54 et D991B, ainsi que sur le chemin des Corsuet, et provoquent saturations et nuisances sur la RD17 au sud de Viviers-du-Lac.

Concernant l'offre cyclable, le Schéma Cyclable de Grand Lac (2022) met l'accent sur la Véloroute des 5 Lacs, reliant les 5 lacs alpins de la région (Léman, Lacs d'Annecy, du Bourget, d'Aiguebelle et de Paladru), qui définit 158 km de nouveaux aménagements, portant ainsi à près de 242 km le linéaire d'aménagements cyclables, en plus des aménagements favorisant un apaisement des vitesses et du trafic. Son objectif est notamment de favoriser les déplacements du quotidien (travail/études) et de constituer un réseau en le hiérarchisant selon 3 niveaux : structurant, secondaire et communal. Le maillage existant étant incomplet pour développer la pratique cyclable, le stationnement et le jalonnement, constituent en revanche des aménagements efficaces pour encourager la pratique des modes actifs, et doivent concerner l'ensemble des déplacements, pour, en complément des aménagements linéaires, favoriser cet usage. Contraint par le relief, le développement de l'usage des vélos à assistance électrique peut être une aide à l'évolution cyclable. Des potentialités de rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux, liées aux déplacements pendulaires, existent et pourraient concerner tout ou partie des 90 % des habitants résidant à moins de 5 km d'une gare ferroviaire.

D'une manière générale, le soin apporté à la qualité des aménagements réservés aux piétons est très hétérogène en fonction de leur localisation plus ou moins centrale au sein des communes. La volonté de faire de la ville-centre une ville marchable, pensée à l'échelle du piéton¹⁰, en priorité sur Aix-les-Bains, est avancée.

9 « Shunt » au dossier.

10 Les aménagements à proximité immédiate et l'absence de réels itinéraires d'accès encouragent la dépose en voiture des enfants dans la majorité des communes.

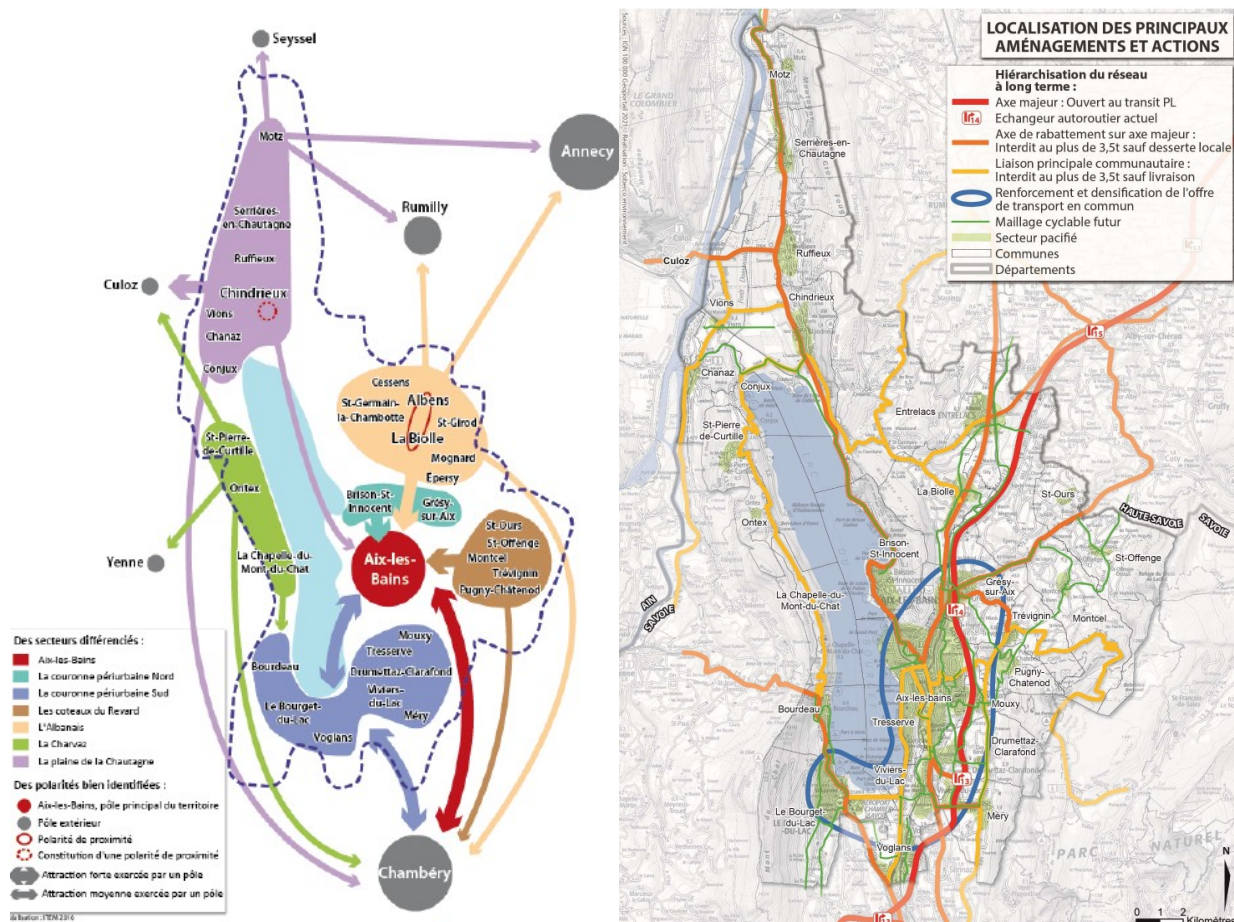


Figure 2: Polarité et déplacement, et localisation des principaux aménagements et actions Source : Dossier

Prospectives

Les trois PLUi communautaires fixent des objectifs importants en matière d'évolution de la population de Grand Lac avec 91 132 habitants en 2030 soit 19 % de plus qu'en 2019. 54 000 déplacements quotidiens supplémentaires sont attendus, sans actions les concernant.

Les projets routiers du territoire listés dans le Scot Métropole de Savoie¹¹ sont :

- la déviation d'Albens ;
- la création d'un échangeur sur l'A41 à hauteur d'Albens ;
- le barreau Sud d'Aix-les-Bains¹² ;
- l'aménagement de la RD1504 : étude de l'aménagement en site propre bus de la desserte de Technolac, élargie à la RD1201 et à la desserte de Technolac via la future halte ferroviaire de Voglans.

11 Ce territoire est couvert par 4 Plui approuvés: PLUi Albanais Savoyard, PLUi Grand Lac, PLUi-HD du Grand Chambéry et PLUi Chautagne

12 Le contournement de Vivier-le-Lac est également évoqué au dossier.

1.3. Présentation du plan de mobilité Grand Lac

1.3.1. Le plan de déplacement urbain de 2019

Le projet de Plan de Déplacements Urbain (PDU) 2019 de Grand Lac, avait été arrêté en conseil communautaire, mais n'avait finalement pas été approuvé. L'Autorité environnementale avait dans l'[avis n°2019-ARA-AUPP-887](#) en février 2020, identifié les enjeux suivants :

- la consommation d'espace et l'étalement urbain potentiellement induits par les nouvelles infrastructures de transport prévues ;
- la préservation de la biodiversité et des milieux naturels, en particulier au regard de certaines infrastructures routières projetées ;
- la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation d'énergie fossile ;
- l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des nuisances sonores, au vu de leurs conséquences sur la santé.

L'Autorité environnementale recommande de préciser, pour la bonne information du public, les raisons pour lesquelles le PDU de 2019 n'a finalement pas été approuvé et mis en œuvre, et d'indiquer si, sur la base d'un bilan des éventuelles actions engagées, certaines d'entre elles ont pu toutefois être réalisées.

1.3.2. Le plan de mobilité Grand Lac

D'ici à 2030, le plan de mobilité cherche à réduire les besoins en déplacements tout en favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture, notamment en élargissant la palette des services de mobilité, et en utilisant chaque mode de transport selon sa zone de pertinence.

L'objectif est une baisse de 0,9 millions de km/an parcourus dans le contexte d'un scénario tendanciel d'une augmentation de 25,2 millions de km/an, en réduisant d'environ 1 % le trafic automobile (conducteur) par rapport à 2019. Cet objectif¹³ est prévu à travers la prévision :

- d'une part modale de la marche stable¹⁴ ;
- d'une augmentation de 5 à 8 % de la part des transports en commun ;
- d'un doublement de la part modale du vélo¹⁵ ;
- d'une augmentation de 13 à 15 % de la part d'automobilistes passagers en covoiturage.

Trois orientations, déclinées en actions, sont définies :

- réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public ;
- développer l'offre et les services pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile ;
- définir un cadre réglementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités.

13 alors qu'on recensait les volumes suivants de déplacements en 2019 : Voiture / conducteur 138 166, Voiture / passager 37 420, Marche 80 597, TC 14 392, Vélo 8 635, Autres modes 8 635.

14 qui arrête ainsi son déclin constaté depuis une trentaine d'années.

15 Les chiffres localisés de 2022, sur la fréquentation vélo, donnent :

-sur la ViaRhôna une moyenne journalière de 201 passages, avec des pics s'approchant des 1000 passages,
-Lido une moyenne de 990 passages par jour, avec des journées à plus de 2000 passages,
-Villacher une moyenne de 1248 passages par jour et des pointes approchant des 3000 passages.

Plusieurs grands enjeux en matière de réseau viaire et de circulation émergent :

- favoriser l'utilisation de l'A41 pour rejoindre Aix-les-Bains et le sud du territoire, depuis le Nord et Annecy/Genève, dans le but de limiter le trafic de transit, en particulier sur la RD1201 ;
- limiter la traversée d'Aix-les-Bains par la RD991, en particulier aux abords de la Gare SNCF, et favoriser les déplacements automobiles Nord/Sud par la RD1201, voire l'A41 ;
- mieux utiliser l'outil jalonnement (piétons, cycles, poids lourds et axes structurants) ;
- mieux organiser les axes Est/Ouest, dont la traversée de Viviers-du-Lac ;
- aller vers une généralisation des zones (30) à vitesse limitée à 30km/h dans les secteurs denses, en s'appuyant sur des aménagements d'apaisement des vitesses ;
- travailler sur une meilleure cohabitation modale et tendre vers un meilleur partage de la voirie.

Le poids relatif des actions permet d'identifier principalement :

- la création du service express régional métropolitain (SERM)¹⁶, structurant,
- la mise en œuvre du schéma directeur cyclable Grand Lac¹⁷,
- l'aménagement de lignes fortes en bus Ondéa, ainsi que des actions de renforcement de l'offre et l'amplitude sur le réseau Ondéa,
- et aussi, la construction du bâtiment Vélodéa¹⁸,
- la mise en place de bornes de recharge pour voitures électriques,
- des actions sur le covoiturage,
- l'aménagement des zones 30, de la rue des écoles, en vue de favoriser la marche,
- et une communication sur les offres alternatives.

1.4. Procédures relatives au projet de plan de mobilité

Le rapport environnemental résulte de l'obligation de soumettre ces documents à évaluation environnementale, selon la rubrique 36° de l'article R. 122-17 du code de l'environnement.

Les élus de Grand Lac ont mis en place un atelier citoyen, dans le cadre de la construction du plan de mobilité (PDM), dont le bilan fourni en annexe du plan, affiche les ambitions de :

- réduction de l'usage de la voiture, et la promotion des mobilités douces et partagées ;
- protection de l'environnement et du cadre de vie ;
- plan de mobilité pour tous les usagers ;
- intégration aux autres territoires ;
- qualification et exécution du plan de mobilité ;
- sécurité dans le plan de mobilité ;

16 >100 millions d'euros à l'échelle de la Métropole de Savoie, ce projet figure parmi les 15 projets labellisés par le ministère en juin 2024. Il vise à désengorger l'agglomération avec, à terme d'ici 2040, un service de train toutes les 15 minutes et un possible élargissement aux territoires de l'avant-pays savoyard et du Grand Annecy. (<https://region-aura.latribune.fr/territoire/transports/2024-07-24/rer-metropolitain-de-chambery-desormais-labellise-le-projet-compte-cree-de-nouvelles-haltes-ferroviaires-1002819.html>)

17 >20 millions d'euros

18 Service de location de vélos

- plan de mobilité pour le long terme.

Le public sera ensuite consulté lors de l'enquête publique, sur la base du présent dossier auquel sera joint le présent avis.

Dès l'adoption du plan de mobilité, la personne publique responsable informe, met à la disposition du public¹⁹ et transmet à l'Autorité environnementale une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé dont l'avis de l'Autorité environnementale²⁰ (R. 122-23 CE). Les résultats du suivi de la mise en œuvre du plan donnent lieu à une actualisation de la déclaration, qui fait l'objet, dans les mêmes formes, de l'information et de la mise à disposition, prévues pour le plan lui-même.

1.5. Principaux enjeux environnementaux du projet de plan de mobilité et du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet de plan de mobilité sont :

- les émissions de gaz à effet de serre en lien avec la lutte contre le changement climatique, le secteur des transports étant sur ce territoire le premier secteur émetteur en la matière, ainsi que la consommation d'énergie, dont les énergies fossiles ;
- la qualité de l'air, les nuisances sonores et la santé humaine ;
- la consommation d'espace des projets découlant de la mise en œuvre du plan, ainsi que de l'urbanisation induite par ceux-ci ;
- la biodiversité, notamment en lien avec la présence des sites Natura 2000.

2. Analyse de l'évaluation environnementale

Les solutions de substitution raisonnables ne sont pas présentées, ce qui est une lacune du dossier au regard de l'article R.122-20 du code de l'environnement. L'évaluation environnementale aurait nécessité des analyses spatiales plus précises, sur la qualité de l'air et les nuisances sonores. Les actions en faveur du renforcement ou de la création de zones de calme, par exemple sur Aix ou aux abords du lac, concentrant la population, auraient pu être prévues. Les zones 30 contribueront à l'apaisement acoustique.

Les mesures de réduction et d'évitement proposées au fil du rapport environnemental nécessitent d'être intégrées dès ce stade au plan de mobilité, après avoir été retenues.

¹⁹ Article L.122-9 du code de l'environnement.

²⁰ Ainsi que les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées, les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du programme.

2.1. Articulation du projet de plan de mobilité avec les autres plans, documents et programmes

2.1.1. Plan climat air énergie territorial (PCAET)

L'articulation avec le plan climat air énergie territorial est présentée. Ce [plan climat air énergie territorialisé](#) (PCAET) de 2019 de Grand lac agglomération a fait l'objet de l'avis [n°2019-ARA-AUPP-695](#) de l'Autorité environnementale.

2.1.2. Compatibilité des trois PLUi avec le PDM

Les dispositions du plan de mobilité avec lesquelles les PLUi²¹ « en cours d'évolution » doivent être rendus compatibles, selon l'article L.131-4 du code de l'urbanisme, ne sont pas lisibles dans la rédaction actuelle du plan. Il n'est fait mention que d'une action 3.3 relative au stationnement, dimensionnant le stationnement vélo, et relativement peu le stationnement automobile. En effet, pour le stationnement automobile résidentiel, il est prévu qu'il soit « dimensionné en fonction du taux de motorisation communal »²², ce qui n'est ni précis, ni lisible, et qui semble, à première vue, peu incitatif en dehors de la ville d'Aix-les-Bains.

Également, aucune disposition pour des espaces de voiries dédiés aux bus en site propre ou des pistes cyclables n'apparaît déclinée à destination des documents d'urbanisme.

La consommation d'espace des projets découlant de la mise en œuvre du plan, ainsi que de l'urbanisation induite par ceux-ci, pourrait nécessiter d'être accompagnée par des dispositions recentrant l'urbanisation et la création de logements et d'activités autour des lignes fortes de transport en commun, combinées à des dispositions favorables aux modes actifs (pistes cyclables, stationnement vélo...).

La cohérence du PDM avec les récentes créations ou prévisions de parking conséquentes à la Motte-Servolex, notamment dans le secteur de Technolac, questionne. Des dispositions claires concernant la politique de stationnement à l'échelle du PDM compléteront utilement le présent plan.

Le cas échéant, le plan pourrait prévoir que les perspectives d'urbanisation du PLUi, notamment en termes de localisation, soient conditionnées à la mise en œuvre des actions du plan de mobilité sur les secteurs concernés, lui-même respectant les objectifs du PCAET voire les autres valeurs seuils développées ci-dessous.

L'Autorité environnementale recommande

- **de rendre lisibles toutes les dispositions du plan de mobilité avec lesquelles les PLUi doivent être rendus compatibles, notamment en ce qui concerne les aménagements dédiés aux modes alternatifs (bus, vélo), les normes de stationnement,**
- **de prévoir des actions de conditionnement des perspectives d'urbanisation ou leur localisation, si elles sont susceptibles d'engendrer des incidences négatives notables .**

²¹La CAGL comprend trois PLUi issus des procédures engagées par les intercommunalités qui l'ont précédée et ont ensuite fusionné à compter du 1^{er} janvier 2017 pour former la CAGL, celle-ci ayant mené à terme ces procédures.

²² Page 212 PDM

2.2. Solutions de substitution raisonnables et exposé des motifs pour lesquels le projet de plan de mobilité a été retenu

Les solutions de substitution raisonnables ne sont pas présentées dans le dossier, ce qui est une lacune au regard de l'article R.122-20 du code de l'environnement. Chaque hypothèse doit faire mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des critères environnementaux.

L'Autorité environnementale recommande de présenter les solutions de substitution raisonnables avec leurs avantages et inconvénients comparés.

Politique globale de stationnement

Considérant selon le dossier que « la facilité de stationnement sur son lieu de destination conditionne le choix modal, et incite à l'utilisation de l'automobile »²³, et « une bonne rotation des véhicules en stationnement peut conduire à limiter la part d'espace public occupé par la voiture », et que par ailleurs, « des saturations de parking en période estivale, ayant peu évolué depuis 2016 » sont présentes, il apparaît nécessaire de développer les alternatives avec leurs avantages et inconvénients, ainsi que la solution retenue.

En vertu des dispositions de l'article L. 1214-4 du code des transports, le plan de mobilité délimite également des périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux. Cet outil n'apparaît pas utilisé, du fait qu'aucune règle sur les stationnements de bureaux n'est avancée.

L'Autorité environnementale recommande de renforcer les prescriptions de stationnement à l'échelle du territoire, et à défaut *a minima* de comparer les avantages et inconvénients des solutions alternatives étudiées.

Transports en commun

Le plan de mobilité indique, « qu'afin que les transports en commun constituent une réelle alternative à l'automobile, ils doivent être rapides, confortables, pratiques et peu coûteux, au regard d'un déplacement automobile ».

L'Autorité environnementale recommande de justifier en quoi les critères de rapidité, confort, de praticité et de faible coût représentent une alternative à l'usage de l'autosolisme, d'étayer ses choix et de présenter les solutions de substitution le cas échéant.

Zone à faibles émissions (ZFE)

La mise en place progressive de la ZFE est évoquée au plan de mobilité, sans y être développée.

L'agglomération de Chambéry est classée en territoire de vigilance²⁴, sur lequel les normes de qualité de l'air ne sont pas régulièrement dépassées (2019-2023). De fait, elle n'est pas soumise à obligation réglementaire de création d'une ZFE, mais pourrait en bénéficier au 1^{er} janvier 2025, notamment pour les véhicules non classés Crit'Air. La mise en place d'une telle zone pourrait in-

²³ page 63 du PDM.

²⁴ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/zones-faibles-emissions-zfe>

fluencer l'évolution du parc automobile, sur son territoire mais également sur le territoire de Grand Lac.

Par ailleurs, le lancement ou non d'une étude de faisabilité d'une ZFE-m intégrant Grand Lac²⁵ nécessite d'être développée au sein de l'évaluation environnementale pour la bonne information du public, et la comparaison des différentes alternatives relatives aux émissions de polluants vis-à-vis des recommandations de l'OMS de 2021.

L'Autorité environnementale recommande de considérer les solutions alternatives qui consistent en la mise en place d'une zone à faibles émissions, prévue initialement sur Grand Chambéry, qui serait étendue sur Grand Lac.

Réalisation (à l'étude) des projets routiers sur le territoire et de centres de distributions urbains

Il convient d'appréhender les impacts sur les reports de trafic, notamment sur le réseau secondaire local et sa saturation éventuelle en fonction des différents cas qui peuvent se présenter avec ou sans réalisation des échangeurs, contournements... Ceci nécessite également que des mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) soient prises le cas échéant. L'évolution du territoire, avec ou sans ces projets, doit être présentée.

L'étude de centres de distributions urbains²⁶, (action 3.2.) devra également inclure l'évaluation de leurs impacts et qu'ils soient encadrés par des mesures adaptées (corrélation avec l'action 1.2, de protection des secteurs les plus denses, et les plus sensibles...).

L'Autorité environnementale recommande :

- de présenter l'évolution du territoire avec ou sans la réalisation des grands projets routiers identifiés ;
- d'approfondir l'évaluation des impacts des centres de distribution urbains envisagés et de prévoir des mesures d'encadrement de leurs impacts potentiels.

2.3. *État initial de l'environnement, effets notables probables de la mise en œuvre du projet de plan de mobilité sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, réduire ou compenser*

2.3.1. Émissions de gaz à effet de serre

Le territoire de la CAGL a émis 339,79 kteqCO₂ tonnes équivalent CO₂ en 2022.

L'évolution des émissions de GES est calculée à partir de l'évolution du trafic automobile (conducteurs) combinée avec l'évolution du parc automobile. Il est attendu une réduction de 20 % des émissions de GES entre 2019 et 2030, de 65 à 52 kteqCO₂/an²⁷. Le dossier ne précise pas la part du SERM dans cette réduction.

Comparé à la trajectoire carbone du PCAET entre 2015 et 2030, de -29 %, elle-même déjà insuffisante selon les termes du PCAET indiquant que « *L'objectif en termes d'émissions de gaz à effet*

25 Source : <https://www.ledauphine.com/economie/2023/12/16/zone-a-faibles-emissions-une-etude-fait-debat-a-grand-lac>.

26 situés en ville ou à proximité de l'aire urbaine, accueillant des marchandises en provenance de différents expéditeurs, ils permettent d'assurer les livraisons du dernier km en centre-ville par modes doux ou propres.

27 Le tableau au §2.2 page 98 du rapport environnementale parle de Ges en kg, or l'ordre de grandeur est le kilo tonnes (cf 45 % de 340 kteqCO₂). Le bilan carbone n'intègre pas les émissions issues des travaux d'aménagements, car jugées faibles. Une quasi absence de destruction de puits de carbone est annoncée.

de serre ne semble pas atteignable à horizon 2030 », le plan de mobilité doit rechercher les leviers afin d'aller au-delà de cet objectif du PCAET, et de présenter les actions pour s'inscrire réellement dans une trajectoire visant à rattraper l'objectif national de neutralité carbone à horizon 2050. Différents facteurs, tels que l'étalement urbain constaté sur le territoire, éloigné des lignes fortes de transport en commun et des lignes de modes actifs, tout comme des pôles d'attractivité, ainsi que les projets d'actions de facilitation du transport routier (nouvel échangeur, déviation, contournement...) doivent pouvoir être requestionnés à l'occasion de l'élaboration du présent plan. En l'état, les effets positifs du plan de mobilité sont fortement réduits par les perspectives d'urbanisme, entraînant elles-mêmes une hausse de la mobilité routière.

Par ailleurs, le rapport environnemental suggère des mesures complémentaires, nécessaires au renforcement de l'atteinte des objectifs²⁸ :

- le "verdissement" de la flotte de véhicules d'autopartage et de la flotte de bus ;
- l'étude de localisation en cas d'aménagement avec la mise en place d'éco-critères.

L'Autorité environnementale recommande :

- **d'identifier les actions pouvant renforcer la baisse des émissions de gaz à effet de serre, de quantifier leurs effets sur les GES ;**
- **de renforcer le travail avec les entreprises pour réduire les déplacements domicile-travail ;**
- **de renforcer le travail de coordination avec les collectivités voisines, dans l'attente du fonctionnement effectif du futur syndicat mixte, afin de rendre l'articulation des transports en commun plus efficace ;**
- **le cas échéant, de prévoir des actions de conditionnement des perspectives d'urbanisme ou leur localisation, si elles sont susceptibles d'engendrer des émissions de carbone accrues ;**
- **de retenir les mesures ERC suggérées au rapport environnemental.**

2.3.2. Qualité de l'air et nuisances sonores

Une forte réduction des émissions de polluants est attendue entre 2019 et 2030, de 15 % PM2,5, 72 % sur les PM10, 58 % pour les Nox. Le Sraddet approuvé en avril 2020 a fixé comme objectifs par rapport à 2015 : :

- une diminution de 44 % des émissions globales de NO₂ ;
- une diminution de 38 % des émissions globales de particules fines PM10 ;
- une diminution de 41 % des émissions globales de particules très fines PM2.5.

Si l'on en croit le tableau figurant page 98 de l'évaluation environnementale, les objectifs du PDM ne sont pas conformes à ceux du Sraddet. Il y a lieu d'explicitier les écarts ou ce tableau.

28 Page 98 du rapport environnemental

	2015	2019	2030	Evolution des émissions (2019-2030)
Nox (en kg)	83.86	236,86	99,15	-58%
PM10 (en kg)	1.27	52,12	14,4	-72%
PM2,5 (en kg)	1.26	12,79	10,75	-15%
GES (en kg) en CO2(total)	71415	65077.5	51987.23	-20%

Figure 3: Evolution calculées des émissions se polluants de proximité

Les actions permettant d'améliorer l'offre de transport en commun (Actions 1.5, 2.1, et 2.2) ciblent particulièrement le pôle urbain d'Aix-les-Bains, où la qualité de l'air est dégradée.

Une maîtrise des flux de voitures, attendue suite à la pacification des zones 30, aura globalement une incidence positive sur la qualité de l'air sur les centres de villages, à condition que les alternatives de mobilité soient dimensionnées à la hauteur des besoins de déplacements. Un suivi régulier sur la base de critères de mesure de valeurs cibles apparaît nécessaire pour piloter l'efficacité du dispositif

Les nouveaux seuils de qualité de l'air de l'OMS 2021 sont à prendre en considération. Concernant le bruit, des valeurs guides de l'OMS²⁹ existent et sont également à prendre en compte. Il convient d'évaluer précisément l'amélioration de la qualité de l'air et du bruit générée par la mise en œuvre des actions du plan de mobilité, et de démontrer son adéquation avec le respect des normes et des nouvelles valeurs guide de l'OMS en modélisant l'évolution de la pollution de l'air et du bruit et ce en tous points du territoire. En l'état, l'évaluation environnementale ne présente pas la territorialisation des évolutions attendues des polluants.

L'exposition des cyclistes aux polluants atmosphériques pourrait donc être évaluée et la recherche de mesures de réduction effectuée et inscrite au PDM.

Les éventuels points noirs du bruit et la présence d'établissement sensibles ainsi que leur proximité avec des établissements accueillant des publics sensibles pourraient nécessiter que l'état initial soit précisé et l'évaluation des impacts du projet de plan de mobilité revue en conséquence.

L'Autorité environnementale recommande de :

- **territorialiser les zones ayant une qualité de l'air en amélioration et celles concernées par une dégradation ;**
- **territorialiser également les zones impactées par des nuisances sonores ;**
- **d'évaluer l'exposition à des nuisances des futures pistes cyclables, des établissements sensibles, et des habitations faisant l'objet des évolutions les plus significatives et de proposer des mesures ERC adaptées.**

2.3.3. Consommation énergétique

Le transport routier représente 39,5 % des 1 814 Gwh/an de consommation énergétique du territoire, soit 696 Gwh/an, et ce à 93 % issus de produits pétroliers. L'A41 représente dans les conditions actuelles 39 % de la consommation énergétique du secteur des transports.

L'objectif du PCAET est d'atteindre en 2030 pour le secteur des transports une baisse de la consommation d'énergie de 22 % par rapport à 2015, et en 2050, une diminution de 47 %.

29 Référence : https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0010/383923/noise-guidelines-exec-sum-fre.pdf

Le dossier ne présente aucune évaluation relative à la consommation énergétique du PDM, ni n'expose l'adéquation à l'objectif du PCAET d'atteindre une baisse de 22 % en 2030.

Par ailleurs, le transfert d'une part du trafic sur une autoroute peut contribuer à accroître la consommation énergétique du territoire concerné, du fait de l'autorisation des vitesses élevées de déplacements.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer l'impact, sur la consommation énergétique des transports, des actions du plan de mobilité, et de son adéquation avec les objectifs de réduction du PCAET ; le cas échéant, de proposer des mesures ERC.

2.3.4. Biodiversité

Certains tronçons de véloroute traverseront des espaces naturels remarquables, mais sur des voiries existantes, tels que des espaces naturels sensibles, des Znieff « Montagne de l'épine et le Mont du Chat », « ensemble fonctionnel formé par le lac du Bourget et ses annexes », et à Grésy-sur-Aix, une zone humide RAMSAR. Au-delà de la mesure suggérée de mise en place de panneaux d'informations sur les zones naturelles en coordination avec les gestionnaires, pour réduire les impacts potentiels liés à une augmentation de la fréquentation des zones naturelles traversées ou rendues accessibles, des limitations d'accès et leur suivi peuvent être nécessaires.

L'Autorité environnementale recommande de rendre effective la mise en place de panneaux d'informations sur les zones naturelles, ainsi que l'étude de limitations d'accès aux zones naturelles d'habitats d'espèces le nécessitant et leur suivi, en lien avec les gestionnaires desdites zones.

Le tracé d'une véloroute à l'est de la Biolle traverse le site [Natura 2000 n°FR8201772 « le réseau humide de l'albanais »](#) et pourrait présenter des impacts (destruction potentielle d'habitat à confirmer dans les études de projet), bien que le plus souvent, cette véloroute reste en bord de route. L'absence de qualification et quantification de l'élargissement de voirie sur une faible distance, de l'habitat et des espèces présentes est relevée. Ainsi, le plan de mobilité ne garantit pas l'absence d'incidences Natura 2000 sur ce site Natura 2000, telle que prévue selon l'article L414-4 VI du code de l'environnement.

Concernant le site [Natura 2000 n°FR8202010 « lac du Bourget et marais de Chautagne »](#)³⁰, l'aménagement du maillage cyclable traverse cette zone, tout en se limitant à un aménagement sur route existante. Pour autant la nouvelle fréquentation induite sur le secteur peut engendrer certains impacts comme la dégradation des lieux, le dépôt de déchets et le piétinement des zones naturelles.

L'Autorité environnementale recommande de compléter de l'évaluation d'incidences Natura 2000, notamment sur les sites n°FR8201772 « réseau humide de l'albanais », et « ensemble du lac du Bourget » et de prendre des mesures complémentaires pour conclure à l'absence d'incidences significatives.

La possibilité, indiquée dans le dossier, offerte aux transporteurs des matériaux de carrière³¹ de pouvoir emprunter les voies qui permettent de maintenir l'approvisionnement des zones en ten-

30 Faisant l'objet d'un projet de modification en 2022 : <https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/arrete-portant-designation-du-site-natura-2000-lac-a2710.html>

31 Les données relatives à la carrière Mathiez sur la commune du Montcel sont inexactes dans la mesure où celle-ci n'est plus en activité (source : UD2Savoie-DREAL).

sion, est à préciser (en termes de flux, voies concernées et maintenance de ces dernières, incidences potentielles sur la santé humaine et la sécurité).

L'Autorité environnementale recommande de préciser quelles sont les voies assurant le transport de matériaux de carrières, les flux de camions associés, les incidences potentielles de ces transports en matière de santé et les mesures pour les réduire.

2.4. Dispositif de suivi proposé

Le plan de mobilité reprend pour chaque action des critères de suivi (ex : évolutions de la part modale des actifs à 5 ans INSEE). En complément, un tableau de bord du suivi avec le porteur, la valeur de référence et le rappel de l'objectif poursuivi, les alertes en cas de divergence par rapport aux objectifs, la fréquence serait à ajouter afin de rendre plus opérationnel le dispositif de pilotage du plan. L'évaluation environnementale ne traite pas du suivi, ni des actions à entreprendre, en cas de divergence sur la maîtrise des impacts ou d'une trajectoire déviante vis-à-vis des objectifs poursuivis.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dispositif de suivi par un tableau de bord complet, permettant à la fois de suivre l'atteinte des objectifs du plan et si nécessaire, d'identifier en cas de non atteinte de ces derniers, des actions complémentaires et mesures correctives à prendre.

Le plan de mobilité doit faire l'objet d'une évaluation tous les cinq ans selon l'article L. 1214-8 du code des transports. Cette évaluation peut aboutir à une révision du plan. L'Autorité environnementale rappelle que dans le cas d'une révision du plan de mobilité, une évaluation environnementale sera nécessaire selon l'article R. 122-17 du code de l'environnement, avec une première restitution du suivi.

L'évaluation à cinq ans devrait permettre d'intégrer la mise en place du SERM.

2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique de 8 pages est court et synthétique. Il est à étoffer sur les enjeux identifiés au présent avis.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

3. Prise en compte de l'environnement par le plan

3.1. Portage et gouvernance du plan de mobilité

La gouvernance du plan est encadrée par l'article L. 1214-14 du code des transports³².

³² Les services de l'Etat, les régions, les départements, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

Comme vu au point 1.1, la politique de transports est gérée à la fois par la CAGL et la région Auvergne-Rhône-Alpes pour ce qui concerne l'offre de transport ferroviaire régional (TER) et les transports routiers interurbains³³. La mise en place du SERM sera déterminante, et nécessitera une coordination renforcée entre les AOM.

3.2. Les ambitions environnementales du plan de mobilité

Le plan de mobilité la CAGL constitue un véritable projet d'évolution des mobilités, offrant des perspectives d'améliorations nécessaires pour le territoire.

Projets d'infrastructures routières

Toutefois, il est regretté qu'il s'inscrive dans un contexte de développement annoncé de l'urbanisation et de projets routiers, notamment d'échangeur, de déviation, pouvant avoir des effets induits négatifs voire contre-productifs par rapport aux objectifs du plan. Ainsi, les ambitions du plan de mobilité sont contraintes par la forte influence de l'A41, et notamment par la création d'un nouvel échangeur à Albens.

Pour la bonne information du public, l'Autorité environnementale recommande que l'intégration de la création d'un échangeur sur l'A41 soit requestionnée, sans quoi elle pourrait disqualifier l'ambition du plan de favoriser un usage croissant des alternatives de report modal tel que les bus, vélos et trains.

L'engagement de la CAGL à saisir l'opportunité de la réduction de la vitesse à 110 km/h telle qu'envisagée dans l'action socle de l'axe 1 est à préciser. Cette réduction de vitesse aurait un effet positif sur l'ambiance acoustique et la qualité de l'air aux abords des grands axes routiers. Les gains en termes de réduction de la consommation énergétique, de polluants et de nuisances sonores, tout comme la quantité de personnes exposée restent à évaluer, en complément de l'estimation indiquée d'une baisse de 6 kteqCO₂/an de gaz à effet de serre.

L'Autorité environnementale recommande pour la bonne information du public, d'évaluer les différents bénéfices d'une réduction à 110 km/h de la vitesse maximale sur l'A41 afin de se conformer aux recommandations en vigueur de l'OMS concernant les niveaux de nuisances sonores et de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Potentiel de réduction d'énergie et de polluants

En l'état, le plan ne démontre pas sa capacité à atteindre les objectifs poursuivis (GES, consommations énergétiques, parts modales et notamment diminution du trafic routier...), ces derniers étant en outre déjà insuffisants. Le dossier nécessite d'être complété pour préciser les gisements de réduction des émissions et consommations et objectiver la proposition de plan d'actions permettant d'atteindre les cibles escomptées, en lien notamment avec l'étude sur l'opportunité de l'extension sur le territoire de la ZFE de l'agglomération de Grand Chambéry.

L'Autorité environnementale recommande de démontrer comment le plan d'actions recherché permet d'atteindre les objectifs affichés.

33 Et les opérateurs ferroviaires pour les trains grandes lignes et les TGV s'arrêtant en gare d'Aix-les-Bains.

3.3. Prise en compte des enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale

Concernant l'exposition des populations à des risques sanitaires (pollutions, nuisances), l'effet qualifié par le dossier globalement positif nécessite d'être vérifié, selon les secteurs géographiques et notamment en incluant les opérations précitées (création d'un échangeur sur A41).

S'agissant de la gestion économe de l'espace, les actions du plan de mobilité ont un impact direct faible sur cet enjeu. Toutefois, les impacts indirects doivent être intégrés, du fait que la consommation d'espace induite par l'urbanisation et consécutive aux projets d'accessibilité connus pourrait nécessiter, au sein des documents d'urbanisme, des dispositions visant à recentrer l'urbanisation et créer des logements et activités diverses autour des lignes fortes de transport en commun, elles-mêmes combinées aux lignes de modes actifs.

S'agissant de la préservation de la biodiversité, le seul sujet des voies vertes reste ponctuel, et peut faire l'objet d'améliorations relativement aisées, comme mentionné. Les projets d'infrastructures (échangeur A41, SERM...) devront être étudiés par ailleurs.

L'Autorité environnementale recommande :

- **d'approfondir l'analyse des impacts du projet de plan de mobilité sur la répartition spatiale des logements et activités, sur l'étalement urbain et la consommation d'espace ;**
- **de présenter une règle précise pouvant être intégrée (rapport de compatibilité) dans les PLUi afin d'assurer l'articulation du développement urbain avec les services de mobilités.**

Annexe : les actions du plan de mobilité

Actions socles : Évolution du réseau viaire, mise en œuvre d'un Service Express Régional métropolitain, Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie

1.1 Hiérarchisation future du réseau viaire

1.2 Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses

1.3 Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements

1.4 Aller vers un développement de la Rue aux écoles

1.5 Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus

1.6 Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac

1.7 Œuvrer pour un territoire marchable

1.8 Favoriser l'accessibilité de tous

1.9 Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages

2.1 Développer l'offre bus

2.2 Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux

2.3 Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage

2.4 Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux

2.5 Développer l'offre de service pour les vélos et la micro mobilité

2.6 Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers Poids Lourds et Bus

2.7 Développer l'offre d'autopartage

2.8 Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs

3.1 Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle

3.2 Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle

3.3 Mieux lier urbanisme et mobilité

3.4 Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle

3.5 Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac

3.6 Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche