

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Troyes, le 16 octobre 2013

Avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement au titre de l'article L.122-4 et suivants du code de l'environnement

Plan de déplacements urbains du Grand Troyes

L'article L.1214-1 du code des transports dispose que le plan de déplacements urbains (PDU) détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans un périmètre de transports urbains.

Le premier PDU du Grand Troyes a été approuvé par l'assemblée communautaire le 26 juin 2000. La révision de ce plan, débutée en 2010, a notamment été décidée du fait de l'évolution du contexte territorial avec l'élargissement du périmètre de la communauté d'agglomération à de nouvelles communes.

En application de l'article R.122-17 du code de l'environnement, le projet de PDU fait l'objet d'une évaluation environnementale. Il est soumis à l'avis du préfet de l'Aube, en sa qualité d'autorité compétente en matière d'environnement. Cet avis porte sur la qualité du rapport environnemental et sur la prise en compte de l'environnement par le projet de PDU.

Le directeur de l'Agence Régionale de Santé a été consulté lors de l'élaboration du présent avis.

Cet avis ne présume pas des avis et décisions qui seront rendus lors de l'instruction des différentes procédures auxquelles le document peut être soumis.

Le Grand Troyes est l'autorité qui approuve le PDU.

1. Rappel du contexte

Le PDU étant soumis à évaluation environnementale, il doit comprendre un rapport environnemental dont le contenu est précisé à l'article R.122-20 du code de l'environnement :

1° Une présentation générale indiquant les objectifs du plan et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

2° Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan ;

3° Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, dans son champ d'application territorial ;

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;

5° L'exposé :

a) Des effets notables probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, l'eau, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.

Les effets notables probables sur l'environnement sont analysés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan, schéma, programme avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ;

b) De l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 ;

6° La présentation successive et chiffrée des mesures prises pour éviter, réduire, et si possible, compenser les conséquences dommageables du plan ou du document sur l'environnement. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité ;

7° La présentation des critères, indicateurs et modalités, y compris les échéances, retenus pour le suivi de l'application et des effets du plan ;

8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport environnemental et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessus.

Le rapport environnemental est proportionné à l'importance du plan, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux du périmètre concerné.

Le PDU du Grand Troyes est constitué d'une brochure qui présente le contexte de révision et les principaux volets du document ainsi que des fiches d'actions. Le rapport environnemental y est annexé.

2. Qualité du rapport environnemental

A. Présentation résumée du plan et articulation avec les autres documents de planification

Le rapport comprend une présentation résumée du PDU qui rappelle ses grands enjeux ainsi que les trois orientations retenues :

- Agir pour améliorer la structure du réseau viaire et des équipements ;

- Agir pour la performance et l'usage aisé des déplacements respectueux de l'environnement ;
- Agir pour l'usager en garantissant l'accès aux transports sur le territoire de l'agglomération.

Cette partie aborde également l'articulation du PDU avec les autres documents de planification. Elle présente d'ailleurs un schéma des différents niveaux d'imbrication des documents.

Le rapport liste le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région troyenne, le plan local de l'habitat (PLH) et le plan climat énergie territorial (PCET) de l'agglomération troyenne. Leur articulation avec le PDU est présentée dans la brochure.

B. Analyse de l'état initial de l'environnement et de ses perspectives d'évolution

L'état initial de l'environnement, l'analyse des impacts et l'identification des mesures pour les réduire sont présentés dans les trois parties suivantes :

1. L'intégration dans le territoire ;
2. La gestion des risques ;
3. La réduction des nuisances.

Certains éléments de l'état initial de l'environnement sont extraits du SCoT de la région troyenne, approuvé en 2011. Le territoire du SCoT étant beaucoup plus étendu que celui du PDU, il aurait été utile de resituer le périmètre du PDU dans le territoire du SCoT avant d'en décrire l'état initial. Par exemple, le rapport mentionne la présence de quatre unités paysagères (dites unités territoriales) sur le territoire du SCoT et présente les orientations spécifiques du SCoT sur ces unités, mais sans les représenter, ni les situer sur le périmètre propre au PDU.

Les parties du rapport, bien que succinctes, abordent toutes les thématiques environnementales et présentent les éléments essentiels du territoire (sites inscrits, site Natura 2000), ainsi que leur localisation. La description des continuités écologiques et des espèces présentes sur le territoire aurait cependant pu être approfondie. En effet, si le rapport identifie l'enjeu de préserver la trame verte et bleue du territoire, celle-ci n'est pas présentée. La thématique « consommation énergétique » aurait également pu être détaillée.

Le rapport détaille les éléments relatifs à la qualité de l'air et aux émissions de gaz à effet de serre.

Qualité de l'air

Le rapport dresse un état initial de la qualité de l'air pour les polluants suivants : poussières fines (PM10), dioxyde de soufre (SO₂), dioxyde d'azote (NO₂), et ozone (O₃). En complément du diagnostic, on peut noter qu'en 2012, aucun dépassement des valeurs limites réglementaires n'est constaté. Il est toutefois à noter qu'une attention particulière devra être portée sur l'évolution des concentrations de l'ozone dont l'objectif de qualité¹ n'a pas été atteint en 2013.

1 Défini à l'article R.221-1 du code de l'environnement

Par ailleurs, le rapport aurait pu davantage préciser les sources d'émissions de polluants. En effet, si le rapport cite les déplacements comme source principale d'émissions de polluants atmosphériques, il ne précise pas la part exacte liée au transport routier au sein de l'agglomération par rapport à celle liée au trafic extérieur.

Gaz à effet de serre

Le rapport étudie les trois gaz à effet de serre suivants : CO₂, CH₄, N₂O. Les transports sont responsables de 20 % du total des émissions de gaz à effet de serre au sein du territoire du Grand Troyes, dont 40 % environ sont liés aux déplacements de proximité (courses, services, loisirs, etc.).

Perspectives d'évolution

Les perspectives d'évolution du territoire en l'absence de mise en œuvre du PDU sont présentées par rapport à l'état du trafic, la répartition modale et les impacts des déplacements sur la qualité de l'air à l'horizon 2024. Le rapport présente ainsi des projections de trafic à l'horizon 2024 mais sans comparaison au trafic actuel.

C. Analyse des effets notables sur l'environnement et mesures prises pour éviter, réduire, et le cas échéant compenser ces incidences

L'analyse des impacts est faite par thématique, à la suite de l'identification des enjeux.

Concernant les impacts sur la qualité de l'air et les gaz à effet de serre, le rapport a établi deux scénarios à l'horizon 2024 : un scénario tendanciel au fil de l'eau et un scénario avec la mise en œuvre du PDU, qui permettent la comparaison des impacts des déplacements. Ainsi, le rapport indique de façon précise et chiffrée l'impact attendu en termes de réduction d'émissions de polluants : à l'horizon 2024, le PDU permettrait une réduction d'environ 15 % des émissions de NO_x et PM₁₀ et une réduction identique des émissions de gaz à effet de serre (GES) issues du trafic routier.

Le PDU comporte des mesures spécifiques pour limiter les déplacements vers l'hypercentre et désengorger celui-ci. Si cela contribuera à diminuer les nuisances en termes de pollution et de bruit dans le centre de l'agglomération, un report d'une partie des nuisances sur d'autres secteurs est attendu du fait notamment de la création de parking-relais. Le PDU précise que des mesures seront ainsi prises pour limiter ces nuisances, mais sans les décrire précisément.

Les impacts sur les milieux naturels seront limités du fait de la situation des nouveaux aménagements sur des emprises de voiries existantes. Cependant, le PDU envisage la création d'un réseau cyclable qui traverserait notamment la ZNIEFF de type 1 « Marais des pâtures de Servet entre Viélaines et Chavillèle ». Afin d'en limiter les incidences, le rapport recommande d'éviter l'imperméabilisation des sols pour les nouvelles pistes cyclables. Il conviendra que le porteur de projet s'engage à respecter cette recommandation.

Le territoire est concerné par le site d'importance communautaire « Marais de Villechétif ». Le rapport indique que l'évaluation préliminaire à l'évaluation des incidences Natura 2000 a permis de conclure à l'absence d'incidences sur le site, en raison de sa distance (à plus de 1 km du site). Cependant, les principales caractéristiques du site, notamment les habitats et les espèces ayant justifié sa désignation, ne sont pas présentées.

Certains aménagements, tels que la création de parking-relais, sont susceptibles d'impacter la qualité des eaux souterraines et des sols. Des mesures sont proposées pour réduire leur incidence sur la ressource en eau, notamment grâce à la mise en place de dispositifs spécifiques de gestion et de traitement des eaux pluviales, et de précautions particulières pendant les phases de chantier. Une attention particulière devra également être portée sur le choix de l'implantation de ces parcs relais, hors des périmètres de protection de captages présents sur l'agglomération et de préférence en aval de ceux-ci.

D'autres mesures de réduction, telles que l'intégration paysagère, la modération de la vitesse, l'aménagement d'écrans végétaux jouant un rôle de filtre vis-à-vis de la pollution, sont proposées dans le PDU. Il conviendra que ces projets respectent ces recommandations.

Un tableau de synthèse présente les effets négatifs et positifs de chacune des 50 actions du PDU sur toutes les thématiques de l'environnement. Un système de notation montre l'impact globalement positif du PDU sur l'environnement.

D. Exposé des choix retenus

L'exposé des choix est très succinct. En effet, le rapport ne justifie pas chaque action retenue. Il souligne uniquement les effets positifs globaux de ces actions en les comparant aux effets négatifs en l'absence de mise en œuvre du PDU.

E. Dispositif de suivi du plan

Les indicateurs de suivi du plan sont présentés par thématique, ce qui a l'inconvénient de ne pas permettre une vision globale du dispositif de suivi. Les dispositions précises de mise en place du suivi du plan (comité de suivi et comité technique avec leur composition, cellule de mise en œuvre et de suivi) sont présentées dans la brochure, et non dans le rapport. Celle-ci présente également les 75 indicateurs retenus dont 41 indicateurs de résultats et 34 indicateurs de suivi. 18 indicateurs principaux, dont le choix n'est pas précisé, permettent de suivre l'ensemble des actions du PDU.

Par ailleurs, sur la thématique « qualité de l'air », on note que les indicateurs préconisés dans le rapport environnemental ne sont pas repris dans la brochure.

F. Résumé non technique et description de la manière dont l'évaluation a été effectuée

La description de la méthodologie est satisfaisante. La méthode utilisée pour la modélisation du trafic ainsi que l'estimation des gains d'émissions de polluants atmosphériques et de GES est décrite en détail.

Le rapport comprend un résumé non technique qui reprend le contexte de révision du PDU, les principaux points de l'état initial et les impacts sur les thématiques « qualité de l'air », « ambiance acoustique » et « émissions de GES ». Les impacts sur les autres thématiques ne sont pas présentés.

Il aurait été intéressant que le résumé intègre le tableau de synthèse des impacts, présentant les orientations et les actions du PDU, ainsi que les indicateurs de suivi.

3. Prise en compte de l'environnement dans le projet de plan de déplacements urbains

Le PDU affiche l'ambition de :

- préserver l'environnement et le cadre de vie en œuvrant pour limiter le bruit et les émissions de GES, protéger la santé et le cadre de vie ;
- répondre aux besoins de mobilité durable en organisant une offre de déplacements adaptée et en agissant pour la pleine capacité d'utilisation des différents modes de déplacement afin de faciliter l'usage des transports en commun et de poursuivre un objectif d'équité sociale ;
- accompagner le développement équilibré de l'agglomération.

Les 12 objectifs opérationnels proposés par le PDU et déclinés en 50 actions semblent répondre à ces ambitions.

En effet, le PDU prévoit des actions ayant une incidence favorable sur la qualité de l'air et les émissions de GES, en promouvant l'utilisation des transports en commun, l'utilisation des modes doux (vélo, marche), la pratique du covoiturage ou encore en limitant l'usage de la voiture particulière dans le centre-ville de Troyes. Il prévoit par exemple l'implantation de bornes de recharge électrique, la création de parcs de stationnement sécurisés pour les vélos, la création d'aires de covoiturage ou la réorganisation du réseau de transports en commun.

Le PDU se fixe ainsi un objectif de répartition modale de - 5 % pour la voiture, de + 3 % pour les transports en commun et + 2 % pour les deux roues à l'horizon 2024. Le PDU contribue ainsi aux objectifs du PCET du Grand Troyes sur la thématique « mobilité durable ».

Le PDU contribue également aux objectifs du PCAER et à la mise en œuvre de ses orientations, en permettant une réduction des émissions de gaz à effet de serre issues du trafic routier.

Le PDU a également intégré la problématique du bruit et prend en compte le plan de prévention du bruit sur l'agglomération.

Par ailleurs, on note qu'une attention particulière a été portée sur la problématique de la préservation des ressources en eau exploitées pour l'alimentation en eau potable.

Les aménagements prévus seront principalement situés dans un environnement urbain et n'impacteront ainsi que très faiblement le paysage naturel et la faune locale. Une justification plus importante sur ce point aurait cependant été attendue. Par ailleurs, le PDU envisage la création d'un réseau cyclable qui traverserait notamment la ZNIEFF de type 1 « Marais des pâtures de Servet entre Viélines et Chavillèle ». Le PDU propose des mesures de réduction des impacts de ces aménagements telle que la limitation de l'imperméabilisation des sols. Il conviendra toutefois de s'assurer de leur mise en œuvre.

4. Conclusion

L'état initial de l'environnement, bien qu'assez succinct, donne les informations essentielles. La thématique « faune, flore, milieux naturels » aurait cependant pu être plus détaillée. Les impacts ont été étudiés et le rapport est proportionné aux enjeux. On peut toutefois parfois regretter un manque de cohérence et de lien entre la brochure et le rapport environnemental.

Le projet de PDU en lui-même présente des actions visant à l'amélioration des déplacements urbains, en favorisant le développement des modes alternatifs à la voiture, ce qui aura un effet globalement positif sur l'environnement. Ces actions sont accompagnées de fiches qui précisent les conditions de mise en œuvre, donnant ainsi un caractère opérationnel au PDU.

Le Préfet,



Christophe BAY