



PRÉFET DE LA DRÔME

Autorité environnementale
Préfet de Département

« Plan de déplacements urbains – Valence-Romans »

Avis de l'Autorité environnementale

En application des articles L.122-7 et R. 122-21 du code de
l'environnement

Avis PP n° 2015-01884

émis le

10 JUN. 2015

no 823

DREAL RHONE-ALPES / Service CAEDD
5, Place Jules Ferry
69453 Lyon cedex 06

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le Projet de plan de déplacements urbains Valence Romans est soumis à évaluation environnementale et à avis de l'Autorité environnementale dans les conditions définies par l'article R. 122-17 du code de l'environnement.

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis par la personne publique responsable du plan/programme par courrier du 11 mai 2015.

En vertu du IV de l'article R. 122-21, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement porte sur le rapport environnemental et le projet de plan, schéma ou programme.

Le présent avis a été établi par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes après consultation de l'agence régionale de santé et de MM les préfets territorialement concernés, sur la base du projet de plan/programme et du rapport environnemental dans leur version du 06 mai 2015, les documents fournis répondant aux dénominations suivantes :

- Projet de Plan de déplacements urbains Valence-Romans – arrêté par le comité syndical le 06 mai 2015 ;
- Plan de déplacements urbains Valence-Romans – Rapport environnemental – version de mai 2015 ;
- Plan de déplacements urbains Valence-Romans – Rapport environnemental – Résumé non technique – version de mai 2015 ;
- Plan de déplacements urbains Valence-Romans – Annexe accessibilité – version de mai 2015 ;
- Plan de déplacements urbains Valence-Romans – Annexe accessibilité - Plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics existants – version de mai 2015.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables auxquelles un plan-programme ou un projet porté par ce document peut être soumis. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.

L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité du programme, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le programme. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à cette procédure. Il vise à améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Le présent avis devra être porté à la connaissance du public dans les conditions définies notamment par les articles L 122-8 et R 122-22 du code de l'environnement. Il sera également publié sur le site Internet de l'Autorité environnementale.

On notera pour mémoire que le dossier du « Plan de déplacements Urbains Valence-Romans » dans sa version soumise à l'Autorité environnementale et qui sera présentée lors de la consultation du public, a potentiellement vocation à être complété sur un certain nombre de points, suite à ladite consultation du public et avant approbation du programme.

Contexte général environnemental

Le territoire concerné par le projet de Plan de Déplacements Urbains occupe une position relativement privilégiée en termes de desserte par les grandes infrastructures nationales puisqu'il dispose d'une gare TGV (*proche du centre géographique du territoire de « Valence-Romans Déplacements » (VRD)*) qui met Paris à un peu plus de 2h00 et Lyon à un peu plus d'une demi-heure, et qu'il est traversé par plusieurs infrastructures à caractéristiques autoroutières.

On notera aussi les efforts importants consacrés ces dernières années à l'amélioration de la ligne ferroviaire du sillon Alpin Sud (section Valence Moirans)¹.

Du fait notamment d'une aérologie favorable, les indices de qualité de l'air sont majoritairement bons mais restent mitigés une bonne part de l'année dans les secteurs les plus exposés (*notamment à Valence où l'indice est « moyen » à « Médiocre » 40 % de l'année*), ce qui fait qu'une grande partie du territoire de VRD est quand même considéré comme sensible de ce point de vue.

S'agissant des milieux naturels et à l'échelle globale du territoire du PDU, l'une des caractéristiques du territoire correspond au corridor écologique recoupant la RN532 entre Valence et Romans et dont le fonctionnement est actuellement altéré par la présence de cette route à grande circulation.

Rappel des principaux éléments de contenu du programme

Indépendamment de leur déclinaison fine, les grands objectifs affichés pour le PDU traduisent une bonne compréhension des phénomènes en lien avec les déplacements :

- « Une meilleure articulation entre urbanisme et déplacements prenant en compte les spécificités du territoire ;
- L'intermodalité pour tirer parti de la diversité des modes de transports du territoire ;
- Permettre l'évolution des pratiques par le management de la mobilité ;
- Poursuivre l'amélioration du système de transports collectifs ;
- Améliorer l'accessibilité pour permettre les déplacements de tous ;
- Les modes actifs, un rôle structurant et complémentaire ;
- Faire entrer pleinement le stationnement dans le champ de la mobilité ;
- Partager la voirie et protéger l'environnement pour améliorer le cadre de vie ;
- Prendre en compte et améliorer la mobilité des marchandises ;
- Faire du PDU un élément fédérateur, mettant en cohérence les politiques de mobilité. »

Ces objectifs se déclinent en 53 actions de portées et de natures très diverses (*telles qu'interprétées par l'Autorité environnementale, 60 % des actions ont un caractère purement immatériel, 30 % un caractère matériel dominant et 10 % un caractère partagé matériel/immatériel*). Point appréciable, leur description contient aussi des éléments d'évaluation. À noter toutefois, qu'en raison vraisemblablement de leur densité de sous-actions, les fiches concernant les actions les plus fournies restent encore relativement générales et auraient peut-être gagné à être davantage détaillées sous action par sous action (*cas des BHNS ou des parcs relais par exemple*).

Ces actions se répartissent en dix groupes dont l'ordre d'apparition pourrait être interprété comme une forme de hiérarchisation, très pertinente d'ailleurs puisqu'elle met en exergue l'interface fondamentale entre l'urbanisme et les déplacements :

- interface urbanisme et déplacements (*principalement des études, pour un montant évalué à 150k€*) ;
- intermodalité (*principalement parcs relais et pôles multimodaux, entre 3,2 et 4,8 M€*) ;
- management de la mobilité (*aires de covoiturage et animations, montants compris entre 520 et 670k€*) ;
- transports collectifs (*action phare : deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), mais aussi*

(1) 40 trains par jour entre Valence et Grenoble soit +50 % entre 2007 et 2012 ;

renouvellement du parc de véhicules TC, montant affiché pour le groupe d'actions : entre 18,5 et 21,6M€) ;

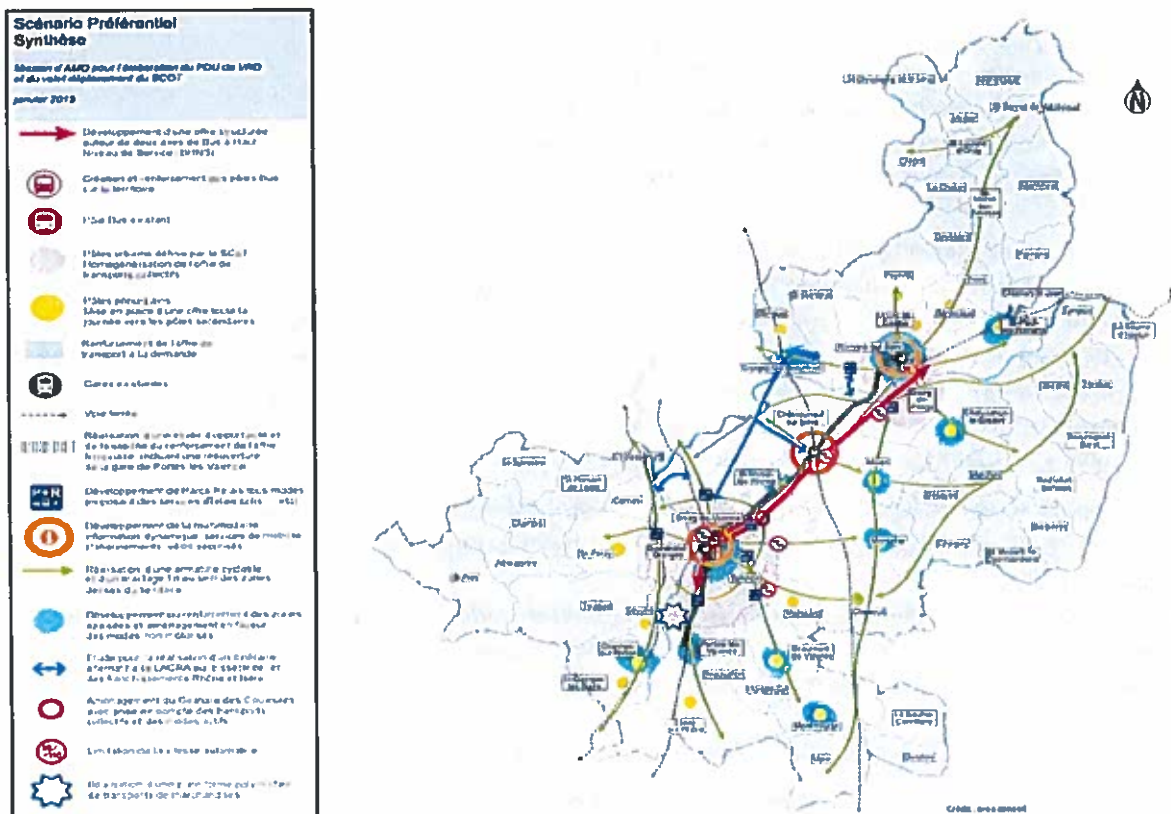
- accessibilité PMR (besoins financiers non chiffrés) ;
 - modes actifs (vélos, piétons, besoins financiers évalués entre 2,5 et 4,2 M€) ;
 - stationnement (besoins estimés aux alentours de 750 k€) ;
 - réseau et trafic routier, sécurité des déplacements (principalement études d'opportunité de grands projets bien connus localement, besoins évalués entre 350 et 450 k€) ;
 - mobilité des marchandises (aménagement d'aires de livraison + diverses actions majoritairement immatérielles, montant affiché aux alentours de 525k€) ;
- et enfin un dispositif de mise en œuvre et de suivi du PDU, conçu comme une action à part entière, ce qui a le mérite de bien l'identifier en termes notamment de moyens nécessaires (besoins affichés : 550 k€ + moyens propres de VRD).

À noter aussi que, du fait de leur répartition entre plusieurs groupes d'actions thématiques distincts, un certain nombre d'actions se recoupent. L'annexe « accessibilité » en donne un exemple puisqu'elle identifie 5 actions situées hors du groupe d'actions relatif à l'accessibilité.

Le projet de PDU comporte, comme il se doit, un très stratégique volet relatif au financement des actions (voir indications ci-avant) et à la répartition des maîtrises d'ouvrage, avec un tableau distinguant les actions de court, moyen ou long terme (au sens du PDU) dont la légende gagnerait à être clarifiée (que signifient, dans le tableau les différentes nuances de vert ?). On notera aussi que beaucoup d'actions sont annoncées comme devant se prolonger du court au long terme sans que l'on sache précisément quelle part de l'action a vocation à être réalisée en priorité.

De façon plus globale, bien que les documents transmis ne fassent pas explicitement référence à la période couverte par le projet de PDU, il semble (cf. page 50 du projet de PDU) qu'il s'agisse bien de la période 2015-2025.

L'aire concernée par le projet de PDU a évolué en même temps que les limites du territoire de compétence de « Valence-Romans-Déplacements » pour englober un total de population avoisinant les 250 000 habitants. Le territoire résultant comporte de fortes disparités entre les communes périphériques et les centralités urbaines :



Synthèse de l'Avis

Le projet de Plan de déplacements urbains Valence-Romans transmis à l'autorité compétente en environnement et le rapport environnemental qui l'accompagne, appellent, de la part de l'Autorité environnementale, les observations suivantes :

Sur la forme, très communicant, le projet de PDU s'avère de lecture aisée malgré le nombre élevé d'actions affichées. L'Autorité environnementale a tout particulièrement apprécié la structuration des fiches décrivant chaque action, rappelant les objectifs de l'action, ses résultats attendus, la façon de les contrôler et, point très positif, des éléments d'évaluation environnementale. On notera, en ce qui concerne le volet relatif au financement, que l'auteur a privilégié le mode rédigé, davantage « grand public » mais ne facilitant pas nécessairement la synthèse.

Le rapport environnemental, qui respecte globalement les exigences de contenu figurant au code de l'environnement, apparaît d'un bon niveau et son développement est proportionné aux enjeux ainsi qu'au caractère spécifique du projet de PDU. L'Autorité environnementale recommande toutefois la prise en compte des observations figurant au sein de l'avis détaillé ci-après et fait plus particulièrement les suggestions suivantes :

- adjoindre au projet de PDU un tableau récapitulatif faisant bien apparaître les efforts financiers consentis par chacun des partenaires et valorisant au passage les moyens propres de Valence-Romans-Déplacements ;
- clarifier les questions d'échéancier pour bien faire apparaître la durée associée au PDU proposé et, plus dans le détail, identifier autant que nécessaire, pour les actions se prolongeant sur toute la durée du PDU, la part des actions relevant respectivement des court, moyen et long termes ;
- davantage détailler l'analyse des impacts de certaines actions phares du PDU, notamment lorsque le rapport environnemental crédite celles-ci d'effets environnementaux négatifs ;
- regrouper, au sein du rapport, les divers composants de l'évaluation d'incidence Natura 2000 pour une meilleure identification de celle-ci ;
- compléter l'état initial relatif à la qualité de l'air en adjoignant le dernier rapport (ci-joint) de la cellule interrégionale d'épidémiologie traitant de l'évaluation de l'impact de la pollution atmosphérique urbaine dans l'agglomération de Valence 2009-2011.

Sur le fond, les objectifs annoncés du PDU correspondent à ceux définis par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, **vertueux donc au sens de l'environnement**. Détaillé au travers d'un nombre important d'actions, il couvre l'ensemble des sujets ayant vocation à être traités. Il n'a pas, comme cela est parfois constaté sur certains PDU, tenu à afficher, sauf en ce qui concerne la réalisation d'études, des projets qui n'entreraient pas, notamment du fait de leur ampleur, dans l'horizon temporel du PDU ou des projets dont l'affichage relèverait plutôt du schéma de cohérence territoriale.

Plus dans le détail, les actions proposées sont de natures et de portées très variables, allant de projets forts de création de lignes de bus à haut niveau de service, de parkings relais jusqu'à des actions plus immatérielles reposant sur l'animation voire la communication.

Sans surprise, l'ensemble du PDU est crédité d'une **forte majorité d'effets positifs** dont les plus significatifs sont en relation avec le report modal attendu en faveur des transports en communs, évalué selon une méthodologie qui, vu les incertitudes de l'état de l'art en la matière, aurait toutefois gagné à être précisée.

Le rapport environnemental pointe aussi un potentiel d'effets négatifs inévitablement lié aux actions non immatérielles du PDU (*sur l'eau, le patrimoine ou les milieux naturels*), dont l'évaluation reste toutefois imprécise, et peut être même surévaluée dans certains cas (*par exemple lorsque le rapport annonce un « risque d'incidences négatives sur les zonages Natura 2000 »*).

En termes de **méthode d'intégration environnementale**, l'Autorité environnementale a notamment apprécié l'introduction d'une action spécifiquement consacrée à des mises à niveau environnementales (*action n°41 : « réalisation de dispositifs de préservation de l'environnement et de lutte contre les nuisances »*) et, s'agissant du dispositif de suivi, que celui-ci soit structuré autour de plusieurs actions dédiées (*actions 50 à 53*).

L'ensemble de ces éléments confèrent au projet de PDU ainsi qu'au rapport environnemental qui l'accompagne, dont l'avis détaillé ci-après fait apparaître qu'ils restent bien sûr perfectibles, un **niveau d'intégration environnementale plutôt satisfaisant** au regard des difficultés inhérentes à cet exercice sur le territoire concerné.

Avis détaillé

1) Analyse du caractère complet du rapport environnemental, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient :

Comme le prescrit l'article L122-6 du code de l'environnement, le dossier comporte un rapport environnemental auquel il convient d'ajouter le résumé non technique qui a été reporté en annexe, vraisemblablement pour alléger la présentation du document.

Ces documents appellent, de la part de l'Autorité environnementale, les observations suivantes :

a) Articulation du projet de PDU avec d'autres plans et programmes : S'appuyant sur la liste des plans et programmes reprise par l'article R122-17 du code de l'environnement, il cense les plans et programmes se trouvant en interrelation potentielle avec le projet de PDU puis en élargit la liste, de façon pertinente, à un certain nombre d'autres plans en interaction avec le projet de PDU (*Plan régional santé environnement, plan climat énergie territorial*). Globalement, la liste des plans/programmes retenus apparaît pertinente. Quelques observations peuvent cependant être émises à ce sujet :

– SRCAE Rhône-Alpes : Le rapport environnemental rappelle les ambitions du SRCAE (*-34 %/2005 à l'horizon 2020 en termes d'émissions de gaz à effet de serre, -30 % pour les particules fines et -40 % pour les oxydes d'azote*) mais ne s'est pas essayé à déterminer l'effet du projet de PDU sur ces mêmes facteurs. On a tendance à penser que le PDU va effectivement dans le bon sens, mais cette partie du rapport n'étaye pas cette conclusion et il faut se reporter au chapitre traitant des effets du PDU pour en savoir davantage ;

– SRCE : La contribution du projet de PDU à l'atteinte des objectifs du SRCE apparaît de façon flagrante (*au sein de l'action 41*). Il est dommage que le rapport environnemental ne rende pas suffisamment compte de ce point positif, pas toujours présent dans les PDU ;

– PRQA Rhône-Alpes : la conclusion qui consiste à considérer que la démonstration de la compatibilité du projet PDU résulte de son caractère évidemment vertueux du fait de la maîtrise de la pollution automobile, aurait mérité d'être davantage détaillé dans cette section du rapport, au regard des actions concrètes du PDU et de leur efficacité en termes de maîtrise des émissions polluantes.

– SDAGE Rhône Méditerranée : L'analyse présentée aurait gagné à prendre aussi en considération le projet de SDAGE 2016-2020 désormais connu ;

– PRSE : Le PDU comprenant des actions empiétant sur des périmètres de protection des captages, il aurait été bienvenu d'évoquer cet aspect. Il en est de même en ce qui concerne la maîtrise de l'ambroisie, toujours à prendre en compte dès lors que des travaux sont prévus.

b) L'état initial : Il accorde opportunément une attention plus soutenue aux facteurs les plus prégnants (*Air-santé, bruit et consommation/partage de l'espace public*). Il n'en omet pas pour autant les autres thématiques environnementales dont l'expérience montre qu'elles peuvent avoir, y compris pour les projets de PDU, une pertinence plus locale (*enjeux locaux de projets visés au projet de PDU mais aussi enjeux plus globaux relatifs à certaines fonctionnalités (corridors écologiques par exemple)*).

L'état initial, qui a intelligemment valorisé les données disponibles est intéressant et bien documenté. Il est d'un niveau de développement tout à fait adapté au cas de ce type de plans. Enfin l'Autorité environnementale a tout particulièrement apprécié que celui-ci s'achève sur une synthèse des sensibilités, exercice en général difficile à cette échelle. On notera toutefois que le volet relatif aux perspectives d'évolution aurait opportunément supporté plus ample développement.

Plus dans le détail, l'Autorité environnementale souhaite évoquer les quelques points suivants :

– **Air** : Parmi les points intéressants mis en exergue, on notera que le rapport annonce, sans en donner les raisons, ce qui semble être une forte diminution de l'exposition aiguë des populations aux oxydes d'azote entre 2007 et 2013 (*de 6000 habitants à 300 habitants*). Ceci étant, il cite aussi une étude 2006 de la cellule interrégionale d'épidémiologie (CIRE) que signale que « *des effets sanitaires apparaissent à des niveaux bien inférieurs à ceux pour lesquels les mesures sont prises aujourd'hui* ». Il relativise aussi le rôle de l'autoroute A7 en termes de pollution de l'air (*ce qui n'est pas nécessairement confirmé par les cartes de concentration produites*²).

L'Autorité environnementale signale qu'une « *évaluation de l'impact de la pollution atmosphérique urbaine dans l'agglomération de Valence 2009-2011* » (*produite par le CIRE en septembre 2014*) est de nature à apporter un éclairage mieux actualisé de l'état initial sur les dix communes concernées (127 000 habitants).

– **Bruit** : L'état initial valorise les données du classement sonore des infrastructures³ et la cartographie stratégique du bruit ambiant. Il évoque aussi les actions menées en termes de résorption des points noirs du bruit.

– **Énergie – émissions de gaz à effet de serre** : l'état initial évoque une déclinaison du schéma régional climat air énergie à l'échelle du territoire du projet de PDU (*à l'horizon 2020 : part modale de la voiture limitée à 67 % pour les trajets domicile travail et 48 % pour les autres motifs*). Il fait apparaître une part modale globale actuelle d'environ 68 % pour la voiture et aurait donc gagné à donner des indications plus précises en ce qui concerne la répartition par motifs de déplacements.

– **Consommation d'espace** : À l'occasion de ce volet qui, sans surprise, fait apparaître la prépondérance de la part d'espace public dédiée à la voiture, l'état initial rappelle opportunément que l'étalement urbain⁴ engendre des coûts d'infrastructure plus élevés (*entretien notamment*) et une difficulté plus importante de desserte par les transports en commun.

– **Paysage – patrimoine** : tout en traitant de façon assez complète le patrimoine remarquable de la zone d'étude, il n'omet pas les considérations relatives au cadre de vie plus ordinaire. Davantage de développement sur ce second sujet aurait toutefois été intéressant en ce qui concerne les politiques de transformation urbaine des espaces concernés par les transports en commun.

c) Comme le prévoit l'article R122-20 du code de l'environnement, le rapport contient un développement relatif aux **solutions de substitution**. Celui-ci fait apparaître la mise en compétition de trois scénarios contrastés et qui, d'un point de vue purement qualitatifs paraissent représentatifs des solutions raisonnablement envisageables. Les scénarii sont bien explicités mais leur inévitable complexité les rend probablement difficiles d'interprétation pour le grand public.

Plus dans le détail, certaines composantes du scénario B pourraient être interprétables comme faisant partie du scénario tendanciel, en ce qui concerne les projets d'infrastructures routières (*déviations d'Alixan, contournement de Guilhaud-Granges, voire vraisemblablement aménagement du diffuseur des Couleures*). De son côté, la mise en place d'un observatoire de la mobilité (scénario C) pourrait, en raison de la nécessité d'établir un dispositif de suivi du PDU, être considérée comme commune aux trois scénarios.

(2) De façon anecdotique, on notera que les titres des cartes des pages 53, 55 et 57 ne semblent pas correspondre au contenu de ces cartes (*répartition spatiale des émissions ou concentrations annuelles moyennes ?*) ;

(3) S'agissant des infrastructures ferroviaires, on notera que la LGV méditerranée est bien entendu classée sur tout son parcours drômois et non sur sa seule section Nord ;

(4) Rappel : l'étalement urbain se manifeste lorsque le taux de changement d'occupation des terres excède le taux de croissance de la population, autrement dit quand, sur un territoire donné, la progression des surfaces urbanisées excède la progression de la population ;

Parmi les points intéressants, le rapport précise en page 157 que le PDU devrait être sans effet sur le nombre total de déplacements qui est donc commun aux trois scénarios⁵, ce qui limite le raisonnement à la répartition modale mais ne traduit peut-être pas tous les avantages en termes de maîtrise des déplacements, que l'on pourrait attendre, en théorie, d'une meilleure articulation urbanisme /aménagement qui est l'un des objectifs importants du PDU.

Dans cette logique, les scénarios sont comparés au regard des facteurs en lien direct avec les déplacements (*pollutions, nuisances, consommation d'énergie, accidentologie ...*) ainsi que sur le cadre de vie. L'Autorité environnementale a notamment apprécié la recherche d'objectivation au travers d'une analyse multicritères structurée par une pondération permettant d'aboutir à des « scores » chiffrés. Déjà très étoffée par référence avec le contenu habituel des rapports environnementaux de ce type de plans/programmes, cette comparaison aurait encore pu gagner en rigueur par la prise en compte des autres thématiques environnementales pour intégrer aussi les enjeux plus localisés (*eau, paysage et milieux naturels*).

d) Les effets notables du projet de PDU : On notera pour mémoire que le développement qui y est relatif (*alinéa 5 du R122-20 du code de l'environnement*) a été regroupé avec celui des mesures d'intégration environnementales (*alinéa 6 du R122-20*).

L'analyse des impacts a été ordonnée selon les thématiques air, bruit, gaz à effet de serre, risques, milieux naturels et biodiversité, paysage et patrimoine dont on peut dire qu'elles couvrent celles qui sont listées au R122-20 du code de l'environnement dans la mesure où la question de la santé humaine est déjà abordée au travers des rubriques air et bruit.

Le rapport, qui n'en reprend pas les détails, rend compte sous forme tabulaire des résultats de cette analyse action par action. Celui-ci appelle à cet égard les observations suivantes :

- l'action n°4 (*création de parcs relais*) ainsi que l'action 6 (*pôles multimodaux*) ou encore l'action 7 (*aménagements pour les modes « actifs »*) qui sont des actions clairement non immatérielles présentent potentiellement des risques d'effet en ce qui concerne les enjeux « eau », « milieux naturels » et « paysage/patrimoine ». Le fait que les cases qui y sont relatives soient restées blanches aurait justifié une explication ;
- l'effet attribué aux actions 8 (*réalisation d'aires de covoiturage*), 22 (*amélioration de la gestion du trafic*) et 23 (*réalisation d'aménagements de voirie dont sites propres TC*) sur les milieux naturels aurait mérité d'être explicité (*localisation de l'impact concerné notamment*) ;
- l'action 17 relative à la création des deux lignes de BHNS pourrait vraisemblablement être aussi créditée d'effets en ce qui concerne le cadre de vie, voire le patrimoine (*au cas où des périmètres monuments historiques seraient intersectés*) ;
- il en est de même en ce qui concerne l'action 26 (*poursuite de la réalisation du réseau cyclable*) dans la mesure où les projets de voie verte voisinent souvent des milieux naturels ;
- l'action 38 (*giratoire des Couleures*) voisinant un cours d'eau (la Barberolle) et interagissant avec un périmètre de protection de captages, on se serait attendu, dans le tableau, à voir qualifiée son interaction avec les enjeux « eau » ;
- l'action 48 (*aires de livraison*) pourrait être créditée d'une interaction potentielle avec le patrimoine (*cas de périmètres monuments historiques*) ;
- le rapport évoque un « *risque d'incidences négatives sur les zonages Natura 2000* » sans davantage l'explicitier alors que cette conclusion mériterait discussion compte tenu de la vraisemblablement très faible interaction territoriale entre les projets du PDU et les sites du réseau Natura 2000 ;
- sur ce même sujet des milieux naturels, certains effets positifs ou négatifs escomptés sont vraisemblablement surestimés (*par exemple : effets de la variation de la part modale sur les risques de collision avec la faune sauvage, compte tenu de la faible variation relative de cette part*).

(5) En revanche, le nombre de kilomètres journaliers parcourus varie d'un scénario à l'autre (de 7 795 000 à 9 315 000 en 2025) :

Sans surprise, il met en évidence une forte majorité d'effets positifs, concentrés sur les thématiques air, bruit et émissions de gaz à effet de serre. L'Autorité environnementale valide ce point tout en signalant que l'enjeu ne réside pas seulement dans le caractère positif des effets, mais dans leur suffisance au regard des objectifs fixés.

Plus dans le détail, on notera plus particulièrement une action visant directement des améliorations environnementales (*action n°41*) qui couvre apparemment autant des dispositifs de réduction des nuisances sonores, que des mesures de prévention des pollutions, voire des mesures en faveur des corridors écologiques.

Enfin, le projet de PDU contenant un certain nombre d'actions non immatérielles, quelques effets négatifs sont naturellement à attendre concernant un certain nombre d'enjeux localisés. Le rapport aurait gagné à citer les points particuliers concernés. Toutefois, l'ampleur territoriale et la diversité des localisations prévues pour les divers aménagements font qu'en cas de difficulté environnementale ponctuelle, la probabilité de remise en cause de l'orientation générale apparaît très faible.

Dans ce contexte, les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des éventuels effets négatifs ne peuvent que rester générales. Telles que présentées au rapport, elles restent classiques. À noter toutefois que les mesures les plus significatives font en réalité partie des actions du PDU (*action n°41 précitée*) ou encore actions 50 à 53 relatives au suivi général du PDU dont il va de soi qu'il concerne aussi les facteurs environnementaux.

En conclusion, on notera que le PDU, au travers d'une évaluation quantifiée (*ce qui est appréciable pour les projets de ce type*), fait état d'une réduction des émissions de polluants (*Nox + Particules*) d'environ 10 %, mais aussi des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation énergétique (- 12 %), du fait du PDU mais au regard de valeurs d'évolution des parts modales dont on ne sait pas s'il s'agit d'hypothèses ou du résultat de calculs de modélisation. On notera au passage que ce développement fait, semble-t-il, apparaître une augmentation du nombre annuel de déplacements (*en contradiction avec le commentaire ci-avant sur ce même sujet*).

e) En ce qui concerne l'évaluation d'incidence Natura 2000 requise par l'alinéa 5-b de l'article R122-20 du code de l'environnement, on notera, éclatés en divers points du rapport, divers éléments destinés à répondre aux exigences de l'article R414-23 relatif au contenu des évaluations d'incidences. En termes d'affichage, il aurait bien sûr été souhaitable de les regrouper sous un même item.

f) Le dispositif de suivi fait l'objet d'un développement qui, se bornant à détailler une dizaine d'indicateurs aurait pu être jugé insuffisant si le PDU lui-même ne détaillait pas abondamment ce sujet au travers des actions 50 à 53. On notera au passage qu'une grande partie des 53 actions est associée à des indicateurs de résultat (*donc en nombre bien plus important*), le fait de n'en retenir que 10 apparaît pertinent en termes de lisibilité globale.

En termes de structuration, on notera que 30 % des indicateurs proposés correspondent au suivi des paramètres environnementaux (*indicateurs n°1 (émissions de polluants), n°2 (émissions de gaz à effet de serre), 5 (évolution des nuisances sonores)*) et que les autres correspondent au suivi de l'efficacité du PDU. Les modalités et fréquences de suivi apparaissent pragmatiques.

h) Enfin, le rapport contient une **présentation des méthodes d'évaluation** utilisées qui aurait gagné à mentionner les modèles utilisés pour évaluer ex-ante l'efficacité attendue du projet de PDU ainsi que, plus globalement les incertitudes de l'évaluation et les difficultés rencontrées.

i) **Résumé non technique** : L'évaluation environnementale contient bien, comme le veut l'alinéa 9 du R122-20, un résumé non technique clair quoique un peu surdimensionné au regard de la taille du rapport environnemental lui-même (*61 pages pour un rapport de 193 pages*).

En conclusion, le rapport environnemental apparaît complet et son contenu, s'il reste perfectible au regard des observations ci-avant, s'avère globalement d'un bon niveau et est proportionné aux enjeux ainsi qu'au caractère spécifique du projet de PDU.

2) Prise en compte de l'environnement dans le projet de programme

Le PDU répond clairement à des objectifs environnementaux, il a donc vocation à être vertueux de ce point de vue.

En ce qui concerne le **niveau d'intégration environnementale**, le rapport environnemental identifie une majorité d'effets positifs majoritairement en lien direct avec l'efficacité du PDU en termes de report modal. Leur niveau est donc indissolublement lié avec la fiabilité d'établissement des hypothèses de report modal, point sur lequel, l'Autorité environnementale n'a guère d'élément de jugement au travers des documents communiqués.

Dans la mesure où l'ampleur de ces effets environnementaux positifs est directement liée avec l'efficacité des actions en faveur des transports en commun, l'Autorité environnementale croit utile de faire part des quelques observations suivantes :

- Parmi les projets les plus ambitieux figurent les lignes de bus à haut niveau de service sur lesquelles reposent vraisemblablement une part importante de l'efficacité du projet de PDU en termes de report modal. Il aurait donc été intéressant de verser au dossier davantage d'éléments à leur sujet (*échancier, fréquentation ...*), d'autant plus que des lignes fortes performantes existent déjà sur les secteurs concernés et que leur articulation, s'agissant de modes de transports en commun gagne habituellement à reposer plus sur la complémentarité que sur la concurrence ;
- l'un des axes forts et pertinent du PDU correspondant à l'articulation entre urbanisme et déplacements, on peut citer quelques points de vigilance comme la nécessité de bien intégrer aux projets urbains les contraintes relatives à la maîtrise des nuisances des transports vis-à-vis des nouvelles constructions ;
- on notera parmi les secteurs présentant le plus d'enjeux en termes de maîtrise des conséquences des déplacements, la rive ardéchoise de l'agglomération valentinoise (*le secteur Nord-ouest de l'agglomération connaît une croissance de population soutenue*), dont on s'attend qu'elle soit clairement identifiée au titre des actions « *transports en commun* » du projet PDU.

En parallèle, le rapport pointe pour plusieurs actions, un potentiel d'effets négatifs sur divers enjeux patrimoniaux (*eau, milieux naturels, paysage*). Dans le bilan général environnemental, ces effets sont vraisemblablement contrebalancés par l'action 41 (« *Réalisation de dispositifs de préservation de l'environnement et de lutte contre les nuisances* ») qui regroupe des mesures apparentées à des mises à niveau environnementales mais dont une partie correspond probablement à des mesures de réduction d'effets du PDU. Toutefois, dans la mesure où la caractérisation de ces effets reste floue en raison de l'incertitude régnant encore sur les projets qui sont censés les générer, il est difficile pour l'Autorité environnementale de conclure sur le bilan global du projet de PDU sur chacune de ces thématiques.

En conclusion, la structuration du projet de PDU ainsi que le contenu du rapport environnemental, dont on a vu ci-avant qu'ils restaient perfectibles, font apparaître un bon niveau de prise en compte de l'environnement ainsi qu'un équilibre appréciable entre les diverses composantes du développement durable.

Mémo : La conclusion générale figure ci-avant en première partie du présent avis (cf. pages 5 et 6).

Le Plan de déplacements urbains qui sera adopté devra indiquer comment il a été tenu compte des observations du présent avis dans la déclaration environnementale prévue à l'article L122-10 du code de l'environnement.

On notera pour mémoire que le présent avis ne constitue pas une approbation des projets ou actions visés au Plan de déplacements urbains et soumis par ailleurs à régime d'autorisation.



Didier LAUGA