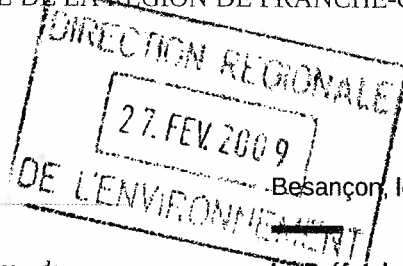


PRÉFECTURE DE LA REGION DE FRANCHE-COMTÉ

Direction Régionale de l'Environnement  
de FRANCHE-COMTE



25 FEV. 2009

Service du Développement Durable des Territoires, de  
l'Evaluation Environnementale et des Paysages (S.D.D.E.E.P)

Besançon, le  
Le Préfet de région Franche-Comté  
Préfet du Doubs

à

Monsieur le Président de la Communauté  
d'Agglomération du Pays de Montbéliard  
8 avenue des Alliés  
BP 98407  
25208 Montbéliard cedex

Référence :  
Vos réf. :

0161

Affaire suivie par : Guy Delefosse  
Guy.delefosse@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 03.81.61.53.28 – Fax : 03.81.81.24.96

Objet : Plan de Déplacement Urbain (PDU) – Avis sur l'Evaluation Environnementale

1 - Analyse du contexte du projet de révision du PDU de la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard (CAPM)

La CAPM a adopté un premier PDU approuvé le 23 octobre 2000. Estimant qu'il y avait lieu d'évaluer la politique de transport, d'en réaliser le bilan, et de définir de nouvelles orientations stratégiques, le conseil de la communauté a engagé la révision du plan par une décision du 6 février 2006. Le bilan du premier PDU montre bien les améliorations à attendre, l'échéancier prévoit la réalisation du présent plan sur cinq ans (2009 – 2013)

Les axes retenus de la politique de déplacements sont de tendre vers un réseau de voirie hiérarchisé et mieux partagé, développer des transports en commun structurés autour d'un TCSP en cœur d'agglomération, promouvoir une offre multimodale à l'échelle de l'aire urbaine, offrir des conditions favorables aux modes doux, réaliser un PDU citoyen, innovant, et durable. Le PDU a fait l'objet du choix d'un scénario médiant (scénario 2) décliné en 30 actions et « basé sur une logique d'offre et privilégiant les modes alternatifs à l'automobile ».

En application du décret du 27 mai 2005, et de la circulaire du 12 avril 2006 relative à l'évaluation de certains plan, schémas, programmes et autres documents de planification ayant une incidence notable sur l'environnement, le Plan de Déplacement Urbain a été soumis à une évaluation environnementale qui fait l'objet du présent avis. Celui ci a été produit par la DIREN, et a été établi

Copie à : DDEA

après consultation des services de la DRIRE de Franche Comté, et des DDASS et DDEA du Doubs .

## 2 - Analyse du caractère complet du rapport environnemental, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient

En vertu du décret du 27 mai 2005, le dossier doit présenter un rapport environnemental qui évalue les effets notables que le PDU est susceptible de présenter sur l'environnement et qui vérifie que les orientations du PDU ne lui portent pas atteinte.

Sur la forme, le rapport, résume les objectifs du PDU, analyse l'état initial de l'environnement, évoque les raisons du choix du projet, analyse les effets notables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement, présente les mesures réductrices ou compensatoires des conséquences dommageables du plan sur l'environnement. Il examine en outre l'articulation du plan avec les autres plans et programmes (PRQA, SCOT, SDAGE, ...). Il présente par ailleurs un résumé non technique.

Le cadre méthodologique de l'évaluation environnementale est rappelé ainsi que la démarche d'évaluation environnementale appliquée. Les données environnementales ont été notamment recueillies dans différents documents (SCOT, enquête ménages déplacements,...) et auprès d'organismes locaux (ARPAM, ...). Les limites de la démarche sont exposées, qui précisent que certains projets d'infrastructures ne sont pas définis ni localisés à la date du PDU.

### **2 -1- Etat initial**

Qualité de l'air : en raison de la qualité des informations émanant du réseau de surveillance de l'ARPAM, l'analyse de l'état initial de la qualité de l'air est jugé satisfaisante. Le type d'émission, les sources d'émission sont bien identifiées et localisées. La qualité de l'air est jugée bonne. Les enjeux sont cependant jugés importants tant au niveau local que national, en raison de l'augmentation constante, donc inquiétante, des polluants et des émissions de gaz à effet de serre. En vertu des engagements de la France dans le cadre du protocole de Kyoto et du plan climat de 2004, il est primordial de réduire les émissions de GES. La réduction du trafic automobile constitue un levier important sur ce point.

Cependant, si la présentation de l'état initial de la qualité de l'air est globalement satisfaisante (notamment la répartition des polluants), les éléments indiquant l'évolution et les tendances de ces émissions au niveau local ne sont pas exposés, hormis le tableau figurant page 140 mais qui ne traite que des années 2006 et 2007.

**➔ Les tendances locales, sur une échelle de temps plus large, méritent donc d'être présentées.**

Il m'apparaît important de préciser qu'au regard de ce qui est indiqué dans le texte page 134, que la surveillance de la qualité de l'air en région est réalisée par l'association **ATMO Franche-Comté**, issue de la fusion entre l'ASQAB et de l'ARPAM, qui constitue depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009 la seule structure agréée à cette fin sur l'ensemble de la région.

Bruit : la communauté d'agglomération s'étant dotée d'une cartographie des zones de bruit, l'état initial de l'environnement est satisfaisant sur ce point. Les infrastructures ferroviaires et surtout routières sont les principales sources de bruit. Là encore la diminution du trafic automobile constitue un levier important pour entraîner une réduction des nuisances sonores.

Consommations énergétiques : l'enquête ménages/déplacements a permis de quantifier la consommation d'énergie annuelle en tep, et la production de CO<sub>2</sub>. L'état initial de l'environnement sur ce point apporte donc un éclairage intéressant sur la nécessité de réduire la part modale de la voiture particulière au profit des autres modes de déplacements.

Consommation d'espace : les éléments du SCOT permettent d'évaluer l'évolution de la consommation d'espace sur le territoire, qualifiée d'importante même dans une période de décroissance démographique. Les enjeux énoncés consistent donc en une meilleure coordination entre urbanisme et déplacements.

Biodiversité et fonctionnalités écologiques : le rapport rappelle l'existence des milieux naturels les plus remarquables du territoire. L'infrastructure verte du SCOT a mis en évidence les corridors écologiques et les indispensables perméabilités en cas de réalisation d'infrastructures linéaires.

**→ Il me paraîtrait intéressant, outre les indications présentées sur les secteurs remarquables, que le rapport puisse mettre en évidence les coupures actuelles et les points de conflits en particulier avec la faune, et évaluer les perspectives possibles de les réduire ou de les éliminer.**

Ressource en eau : le rapport donne les éléments principaux sur ce point de manière synthétique.

Les paysages : la préservation du paysage est un des principaux objectifs du SCOT. Les orientations principales sont exposées et devront être intégrées dans les nouveaux aménagements y compris d'infrastructures.

Risques naturels et technologiques : l'ensemble de ces risques (PPRI, ...) est bien identifié sur le territoire. Les aménagements divers pourront en tenir compte.

La synthèse réalisée pour ces différents domaines de l'environnement fait l'objet d'une cartographie intéressante mais produite à une échelle peu lisible. La réduction du trafic automobile apparaît être le principal enjeu dans le cadre du PDU sur le territoire, en raison de la place particulièrement prédominante de l'automobile.

## 2 -2 - raisons du choix du scénario retenu

Les 3 scénarios proposés font l'objet de comparaisons sur le plan environnemental.

**Le scénario 1** peut être qualifié de scénario « au fil de l'eau », il s'apparente en effet à une poursuite des tendances.

**Le scénario retenu est le scénario 2** dit « volontaire », qui vise à assurer la maîtrise de la croissance du trafic automobile, sans pour autant user de mesures coercitives sur ce mode. Le scénario 2 vise plutôt à favoriser les modes alternatifs à l'automobile, il comporte 30 actions qui globalement doivent aboutir à : augmenter la part modale des transports collectifs, contraindre la voiture en ville, augmenter la part modale des modes doux, assurer la cohérence entre urbanisme et déplacements.

**Le scénario 3** est qualifié de plus ambitieux au titre des objectifs de performance environnementale, il favorise en effet le report modal vers d'autres modes alternatifs et une politique plus coercitive vis à vis de l'automobile.

Il est précisé que même si le scénario 2 retenu favorisait une réduction des émissions de GES, il ne serait pas suffisant pour lui assurer une contribution à la réalisation de l'objectif national de réduction qui est de 20 % à horizon 2020, ce que permettrait en revanche d'apporter le scénario 3. Le scénario 2 n'aboutirait comme souligné dans le rapport, qu'à « une faible réduction du trafic et des nuisances compensant les augmentations de trafic ».

Le tableau présenté page 160 est très explicite sur ce point.

Les raisons du choix exprimé par la CAPM semblent donc dictés par une certaine prudence dans les actions à mener vis à vis de la réduction de la diminution du trafic automobile, en raison sans doute du contexte industriel local.

Mais il faut quand même rappeler ici que la diminution du trafic automobile fait partie de la première orientation de l'article 28-1 du titre 5 de la loi sur l'air du 30 décembre 1996.

## **2 - 3 - analyse des effets notables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement, et mesures de réduction ou de compensation des impacts.**

Sur la qualité de l'air : les informations générales sur les différents polluants ainsi que leur effets sont rappelés. Ils sont intéressants et ont un rôle pédagogique.

**→ Cependant, il aurait paru souhaitable qu'au delà des informations de source nationale, des informations locales reposant sur les analyses de l'ARPAM soient présentées.**

Les incidences du PDU (scénario 2) paraissent incertaines, mais il est attendu une diminution de polluants en lien avec la diminution du trafic routier, et malgré tout une réduction de l'ordre de 4 % des émissions de CO2. Cependant certaines actions ne seront mises en œuvre qu'à moyen terme comme le TCSP (2013), les « zones 30 », les parkings relais, ... et leur cumul n'aura une incidence que progressive dans le temps. Néanmoins, même si la création de certaines voiries nouvelles (shunt de Mathay) sont susceptible d'avoir une incidence favorable sur la fluidité et l'allègement du trafic, il est certain que d'autres liaisons routières pourraient avoir comme effet indirect une augmentation de l'usage de l'automobile.

**→ Il semblerait alors nécessaire de démontrer qu'aucune solution alternative à l'automobile n'est possible avant de réaliser les travaux projetés, ou en tous cas que ces derniers ne soient pas de nature à augmenter la part modale de l'automobile.**

**L'idéal serait d'ailleurs que le PDU présente plusieurs scénarios en fonction de la réalisation ou pas des infrastructures prévues.**

S'agissant de la réduction attendue (chiffrée à - 4%) des émissions de CO2, du fait des modifications des parts modales en faveur des transports collectifs et des modes doux aux dépens des voitures particulières, il aurait été intéressant qu'une évaluation ait pu être faite également au regard d'autres polluants trouvant largement leurs origines dans les transports routiers (NOX, CO, COV dont benzène, particules en suspension), même si les indices de qualité de l'air sont compris entre « très bon » et « bons » plus de 240 jours par an, et même si l'A36 représente à elle seule plus de 40% des émissions polluantes d'origine automobile à Montbéliard.

Aucune mesure réductrice ou compensatoire n'a été envisagée sur le thème de la qualité de l'air. Il me paraît cependant excessif d'indiquer que des mesures comme le développement des transports en communs et des modes doux, de l'intermodalité, ou l'aménagement de « zones 30 », soient des mesures atténuatrices par rapport à l'augmentation même localisée, d'émission de polluants. En effet ces mesures font partie intégrante et constituent le sens même du PDU. Par ailleurs, les indicateurs proposés au titre de ces mesures, existent déjà auprès de l'ARPAM.

Il me paraîtrait opportun de suivre l'évolution de la qualité de l'air sur le secteur, et en particulier celle de la concentration des polluants cités plus haut, en relation forte avec les transports. Des épisodes de pollution sont observés depuis quelques années en ce qui concerne l'ozone et les particules en suspension dans l'air. Par ailleurs, les repères réglementaires pourraient avantageusement être transcrits dans le PDU eu égard aux évolutions intervenues et à venir.

**→ Les mesures de qualité proposées méritent donc d'être renforcées.**

Par ailleurs, le tableau présentant les effets des principaux polluants sur la santé page 165 est incomplet voire inexact. En effet, il existe une valeur guide de l'OMS de 100 µg/m<sup>3</sup> pour une exposition à l'ozone de 8 heures, et celle pour le dioxyde de soufre pendant 24 heures est de 20 µg/m<sup>3</sup>. Il existe aussi des valeurs réglementaires pour l'information ou l'alerte du public selon les différents polluants.

Enfin, les études ont clairement démontré l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique. Ainsi, l'étude PSAS-9 (Programme de Surveillance Air et Santé mené dans 9 villes françaises) de l'institut de veille sanitaire a mis en évidence qu'une élévation de 10 µg/m<sup>3</sup> de la concentration en ozone était associée à un excès de risque de mortalité de 0,9 % pour une exposition de courte durée (celle du jour et de la veille) et qu'une élévation de 10 µg/m<sup>3</sup> de la concentration en PM<sub>2.5-10</sub> (particules fines et grossières) était associée à un excès de risque de mortalité de 2 %.

Sur l'ambiance acoustique : les principes généraux rappelés sont intéressants et présentent un caractère pédagogique.

**→ Cependant, les principaux points sensibles issus de la cartographie locale du bruit auraient pu être rappelés, ainsi que les actions particulières à inscrire au PDU dans ce domaine.**

Sur la consommation d'énergie : la mise en place du PDU devrait engendrer d'importantes économies d'énergie en fonction de la réalisation du TCSP, du développement des transports collectifs et des modes doux, mais la pédagogie, et surtout l'augmentation prévisible du coût des carburants, pourront également jouer un rôle indéniable sur la rationalisation des déplacements et du mode le plus économique à privilégier.

Sur la consommation d'espace : le PDU engendrera une consommation d'espace de l'ordre de 25 ha.

**→ Il paraîtrait intéressant de distinguer l'espace consommé par la voiture de celui consommé par les autres modes de déplacement.**

Sur les espaces naturels, la ressource en eau, les paysages et les risques : seules les voiries nouvelles pourront avoir des effets dans ces différents domaines. L'effet le plus prégnant est celui relatif aux coupures et au fractionnement des espaces naturels. Les mesures seront donc axées sur le rétablissement des corridors écologiques et du traitement des abords des voies. L'aménagement de parkings relais ayant une influence sur la qualité de l'espace, des mesures d'accompagnement devront être systématiquement prises vis à vis du paysage et de l'imperméabilité du sol. Ces mesures devraient être explicitées.

**► Les conclusions globales des actions du PDU sur l'environnement sont mitigées. Le PDU ne semble présenter qu'une ambition modérée vis à vis de la réduction de la part modale et la réduction du trafic automobile. Seuls le projet de TCSP, et la réorganisation de l'offre TC auront une action structurante sur les déplacements au sein du DUPM.**

#### 2 - 4 - pertinence des dispositifs de suivi :

L'agglomération dispose dans les domaines de l'air et du bruit, d'un système de surveillance et de suivi efficace qui lui permettra de connaître de façon très localisée les différentes évolutions.

D'autres indicateurs pertinents sont proposés notamment sur la consommation d'énergie ou les espaces naturels.

**→ Cependant, il semblerait opportun que soient proposés des indicateurs de consommation d'espace par habitant pour l'urbanisation.**

En effet, tendre vers la ville compacte devrait être un objectif permettant de rendre plus efficaces les modes de déplacements alternatifs à l'automobile.

### 3 - prise en compte de l'environnement dans le projet de Plan de Déplacements Urbains

► **Même s'il affiche une ambition mesurée dans la réduction de la part modale réservée à l'automobile, et en retrait par rapport à l'objectif national de réduction de 20 % des GES, le PDU de l'agglomération répond globalement aux objectifs de la loi sur l'air de 1996. Il devrait donc être générateur d'effets environnementaux positifs.**

Ce PDU révisé devrait relancer et compléter les actions du PDU précédent, approuvé en 2000, dont la plupart ne sont pas achevées.

#### **3 - 1 - compatibilité avec les autres plans schémas et programmes**

**Le SCOT :** l'articulation entre les déplacements et le développement urbain constitue une des grandes orientations du SCOT. La thématique de l'organisation des déplacements intervient également dans l'ensemble des orientations du SCOT. De même, le PDU reprend certaines orientations du SCOT en matière de paysage. Ainsi, il est permis de constater pages 71 et 72 que les orientations du PDU et du SCOT se rejoignent, se complètent, voire se superposent.

➔ **Dans ce sens, un tableau comparatif des actions du SCOT et du PDU ayant une incidence sur les déplacements mériterait d'être produit dans le souci de clarté et d'une meilleure compréhension du document par le public.**

**Le PRQA :** le projet de révision par ses orientations sur la maîtrise du trafic automobile, sur le développement des transports collectifs autour de l'insertion d'un axe de transports en cœur de l'agglomération, sur l'usage de moyens de déplacements économes en énergie et moins polluants, est en cohérence avec le PRQA approuvé le 13/06/2001. Sa révision a été engagée par le conseil régional en application de l'article L122-1 du code de l'Environnement, et s'inscrit dans le cadre des futurs schémas énergie-climat. Le document d'orientation découlant des travaux de la commission du PRQA contient des orientations qui sont précisément intégrées dans le projet de révision du PDU de Montbéliard.

**Le SRIT :** les informations figurant dans le texte ne permettent pas d'affirmer que le PDU soit bien compatible avec le SRIT. Ce point mérite d'être plus étoffé.

**Le SDAGE :** le projet est compatible avec les dispositions du SDAGE

#### **3- 2 – conclusions et avis de l'autorité environnementale sur le PDU**

Le rapport environnemental est recevable sur la forme et le fond, sous réserves des quelques compléments ou adaptations évoqués plus haut dans le présent avis.

Les conséquences de ce plan, qui tient évidemment compte des particularités économiques et historiques locales, devraient être globalement positives vis à vis de l'environnement.

Le Préfet du Doubs,

Le Secrétaire Général  
Bonne  
LOC