



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE SEINE-MARITIME

**PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA COMMUNAUTE DE
L'AGGLOMERATION HAVRAISE ARRÊTE LE 5 JUILLET 2012**

**EVALUATION ENVIRONNEMENTALE
AU SENS DE LA DIRECTIVE EUROPEENNE N°2001/42/CE DU 27 JUIN 2001
ET DU DECRET N°2005-608 DU 27 MAI 2005**

Avis de l'autorité environnementale

RESUME DE L'AVIS

La Communauté d'Agglomération Havraise a arrêté son projet de Plan de Déplacements Urbains le 5 juillet 2012 en souhaitant s'inscrire dans la continuité de son ancien document de 2003 et après avoir engagé un bilan en terme de politique des déplacements en 2008. Cet historique permet de comprendre l'ancienneté de certaines données.

Sans l'instauration du projet de plan proposé, la collectivité prévoit, à long terme, une baisse du kilométrage parcouru par les véhicules particuliers de plus de 6%. Grâce au PDU, un peu plus de 3% supplémentaire pourrait être gagné relativement à la situation au « fil de l'eau ».

Il est regrettable que ces hypothèses ne soient pas suffisamment développées dans le dossier. En effet, le pétitionnaire aurait eu intérêt à justifier le choix des parts modales scénarisées en mettant en relation la baisse de trafic avec les évolutions socio-économiques du territoire. La prise en compte de l'environnement mériterait d'être davantage explicitée .

Les indicateurs de suivi sont néanmoins satisfaisants et pertinents. La création d'un comité de suivi constitue une initiative pertinente car au travers de cette instance seront évalués de manière régulière les résultats de ce projet de Plan de Déplacement Urbain , son impact sur les politiques de déplacements de l'agglomération et les possibles inflexions à mettre en œuvre pour parfaire son effet . La définition concrète de cet observatoire devrait être ajoutée au document.

AVIS DETAILLE

1 – ANALYSE DU CONTEXTE :

1-1 Contexte du plan

La Communauté de l'Agglomération Havraise (CODAH) a élaboré un premier Plan de Déplacements Urbains (PDU) en 2003. En 2008, un bilan de la politique de déplacements engagée a alors été envisagé. Il se traduit par la présente révision de son PDU.

Un tel plan définit les principes d'organisation des transports des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains qui est défini par les limites administratives de la communauté d'agglomération. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et la santé d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie ainsi que par la promotion des modes de déplacements les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Le présent PDU s'inscrit dans la continuité de son prédécesseur afin d'adapter les anciennes orientations en le développant au travers d'un nouveau programme d'actions. La prochaine mise en service du tramway, prévue fin 2012, entraînera de façon évidente une mutation du réseau de transports urbains et soulèvera un besoin de cohérence avec les transports départementaux et régionaux.

L'agglomération havraise s'étend au nord de l'estuaire de la Seine au carrefour de plusieurs axes routiers majeurs (A29, A131, RD6015, RD489), et bénéficie d'une desserte ferroviaire avec Paris. Composée de 17 communes et de plus de 246 000 habitants, elle constitue la deuxième entité urbaine de Haute Normandie après celle la Communauté d'agglomération de Rouen (CREA)

1.2 Contexte juridique

La directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans sur l'environnement, transposée par ordonnance du 03 juin 2004 et décret du 27 mai 2005, rend obligatoire une évaluation environnementale pour l'ensemble des plans et programmes qui sont listés à l'article R122-17 du code de l'environnement.

Les Plans de Déplacements Urbains font partie de cette liste. Ils doivent comprendre un rapport environnemental comprenant les éléments listés à l'article R122-20 du code de l'environnement.

Le présent avis est émis au titre de l'évaluation environnementale.

Il comprend d'une part une analyse du caractère complet du rapport d'évaluation environnementale et de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient, et d'autre part une analyse de la prise en compte de l'environnement par le PDU.

Cet avis a été établi par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Haute-Normandie (Pôle Évaluation Environnementale du Service Énergie, Climat, Logement et Aménagement Durable et Service Déplacements, Transports Multimodaux et Infrastructures) après consultation du préfet de département, des services compétents de l'État et d'autres acteurs des transports et des déplacements.

2 - AVIS SUR LA QUALITE DU RAPPORT ENVIRONNEMENTAL (COMPLETUE, QUALITE ET CARACTERE APPROPRIE DES INFORMATIONS QU'IL CONTIENT) :

2-1- Analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du PDU (article R122-20-2° du code de l'environnement) :

L'état initial de l'environnement n'est que partiellement complet, et aborde une grande partie des enjeux environnementaux dans les thèmes qui suivent :

- Pollution atmosphérique globale, rejets de gaz à effet de serre et consommation énergétique ;
- Nuisances sonores ;
- Occupation du sol et étalement urbain ;
- Biodiversité et milieux naturels ;
- Paysage et cadre de vie ;
- Ressources naturelles et déchets ;
- Gestion des risques .

Air et climat

La prise en compte des industries lourdes et de la production d'énergie havraise de portée nationale dans l'état initial relatif à la qualité de l'air peut naturellement tendre à sous évaluer la part des transports dans la production de polluants. Ainsi, il serait assurément peu pertinent de tirer la conclusion que la présence de ces industries dispense de tout effort sur le secteur des transports.

Or il est à noter que la CODAH ne s'est pas orientée dans cette direction. Car, malgré le constat initial de la part relative des transports dans la pollution de l'air, le dépassement identifié des limites sur certains polluants à proximité des infrastructures routières amène à conclure que ce secteur peut bien jouer un rôle dans la baisse des émissions polluantes.

Il aurait été en revanche pertinent d'aborder plus précisément la thématique des gaz à effet de serre en faisant ressortir les secteurs de la CODAH propices à de nombreux déplacements en voiture particulière, et sur lesquels il serait possible d'agir en priorité.

Ce point devra faire faire l'objet d'une attention particulière par la CODAH

Eaux superficielles

L'affirmation du pétitionnaire quant à la faible solubilité des micro-polluants est à relativiser. En effet, la fraction particulaire de certains métaux lourds, comme le zinc par exemple, présente une forte variabilité d'un événement pluvieux à un autre.

La réflexion sur le traitement des eaux urbaines de ruissellement devra dépasser l'analyse de la sédimentation des matières en suspension.

Bruit

L'état initial identifie bien les dépassements du seuil de 68dB sur le réseau routier, il conviendra de le compléter par des données relatives à l'importance de la population ou du bâti impacté.

Patrimoine culturel architectural et archéologique

La ville du Havre étant classée au patrimoine de l'UNESCO, il serait intéressant dévaluer les effets de la mise en œuvre du PDU.

2-2 Présentation résumée des objectifs du PDU et articulation du PDU avec les différents plans et programmes visés à l'article R122-17 du code de l'environnement et les documents d'urbanisme avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération (article R122-20 1° du CE):

Objectifs

Le PDU de la CODAH est ambitieux en présentant **huit objectifs déclinés en dix-neuf actions** qu'il faut également mettre en regard de la finalité du document qui est de "*changer la répartition modale sur le long terme.*" Cette répartition est la pierre angulaire de l'étude. En terme de présentation il eut été sans doute plus logique que la présentation des données relatives au report escompté soit abordée en introduction et dans le résumé non technique et non en milieu de rapport . (A noter que cette remarque ne porte pas sur le thème abordé abordé mais son positionnement dans le rapport .)

Les huit objectifs du document de planification sont :

- mieux articuler transports et urbanisme
- répondre aux enjeux de desserte en transports en commun des centralités
- accompagner les usagers des transports en commun dans leurs déplacements
- favoriser la pratique de la marche et l'usage du vélo
- mettre en cohérence l'usage de la voiture et la vie urbaine
- prendre en compte la logistique urbaine
- limiter les nuisances et les pollutions, améliorer la sécurité et le cadre de vie
- faire partager et faire connaître les enjeux de la mobilité durable

Plans, programmes et documents d'urbanismes

Ce chapitre doit être revisité et complété : le SCOT a bien été approuvé le 13 février 2012. , la référence au Plan Régional de Santé Environnement (PRSE) doit être réactualisée . C'est ainsi que le nouveau PRSE, s'appliquant jusqu'en 2013, a été arrêté le 12 juillet 2011 Ses actions concernant le présent PDU sont les suivantes :

- diminuer l'impact du bruit
- créer un observatoire de l'offre et de la demande de transports

- promouvoir le développement urbain en cohérence avec le développement de transports et assurer des aménagements en faveur des modes actifs
- conforter les modes alternatifs dans les flottes de véhicules des entreprises en réduisant les émissions polluantes

Enfin, ce sont bien 16 établissements SEVESO seuil haut, qui sont identifiés dans l'arrêté préfectoral du 17 février 2012 prescrivant la réalisation d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques pour la zone industrialo-portuaire du Havre.

2-3 Exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées :

Le projet de PDU de la CODAH propose un scénario, basé sur une baisse de la part modale des véhicules particuliers couplée à une stagnation des déplacements, décliné sur le moyen et le long terme. Ce scénario est comparé à une situation dite « au fil de l'eau ».

Ce scénario, et donc ses impacts rendus difficilement évaluables, doit cependant être jugé avec certaines réserves :

- le pétitionnaire ne justifie pas le choix des parts modales scénarisées
- la baisse de trafic n'est pas mise en relation avec l'évolution démographique et les perspectives socio-économiques du territoire. Le développement portuaire aurait pu, notamment, être mis en exergue.

2-4 Analyse des effets notables probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement (...) et présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et en assurer le suivi :

On observe, par comparaison de la situation actuelle à la situation « fil de l'eau » sur le court terme, une baisse de 7% du kilométrage total parcouru par l'ensemble des véhicules particuliers. Une explication sur cette baisse significative aurait pu être abordée. Est-elle due à la mise en service du tramway ? La périurbanisation actuelle n'aurait-elle pas un effet inverse ?

Air et climat

Si les impacts du plan ne traitent pas de l'ozone, notamment de sa part catalysée par les rejets en NOx, la notion de « chrono-aménagement » proposée pour les projets de voirie est intéressante et aurait mérité d'apparaître dans les orientations et actions. En effet, les hypothétiques nouvelles liaisons permettraient ainsi de diminuer le trafic dans l'urbain dense, et donc l'exposition de la population aux polluants automobiles, sans pour autant favoriser l'usage de la voiture particulière et, par la même, la périurbanisation.

La loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fixe l'objectif d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020 pour atteindre leur niveau de 1990. Il serait intéressant que la CODAH complete son dossier en explicitant les mesures qu'elle entend mettre en place pour atteindre cet objectif . (évolution du report modal vers le fluvial et le ferré)

Eaux superficielles

Si la baisse de l'imperméabilisation des différents aménagements à venir comme existants paraît être une bonne mesure à prendre, le traitement à la source des eaux de ruissellement urbaines aurait également pu être évoqué.

Bruit

Le lien entre l'évolution des niveaux du bruit routier et l'évolution du trafic fait consensus. Or, si le PDU intègre bien la réalisation du barreau A29-RD489 sur le long terme, il ne prend pas en compte la toute prochaine ouverture du dernier tronçon de la rocade nord du Havre. Ainsi, la diminution de 15% du trafic sur l'actuel tronçon de cette rocade ainsi que l'impact sur les niveaux de bruit associés sont à développer.

Milieus naturels et biodiversité

Le pétitionnaire note sans vraiment le démontrer l'absence d'incidence sur l'intégrité du réseau Natura 2000.

L'intégration des composantes végétales dans les projets urbains pourra, sous réserve de cohérence vis-à-vis des trames existantes, contribuer à l'amélioration des continuités écologiques.

Étalement urbain

Seule l'emprise des infrastructures de transports semble influencer sur l'occupation du sol. Il aurait été intéressant d'intégrer les orientations et actions qui renforcent l'urbanisation autour des transports en commun, favorisant ainsi la densification de la population et des habitations. Après intégration de l'évolution démographique du territoire, l'évolution de la densité de population à l'hectare pourra être un indicateur pertinent.

Risques technologiques

Alors que les axes identifiés pour le développement de la desserte en transports en commun et en modes doux de la zone industrialo-portuaire sont soumis à des aléas thermiques, toxiques et de surpression majeurs par endroits, les incidences des risques technologiques devraient être plus précisément traitées. La mise en place d'un indicateur sur l'évolution du nombre de personnes exposées aux risques technologiques serait un critère à prendre en compte par exemple .

2-5 Résumé non technique et description de la manière dont l'évaluation a été réalisée :

Le résumé non technique est présent mais la visibilité sur la manière dont l'évaluation a été réalisée (cf. introduction du point 2.3)n' est pas suffisamment développée.

3 - ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET DE PDU:

L'évaluation environnementale est basée sur les projections de baisse de la part modale de la voiture particulière. Cette posture ambitieuse au demeurant devrait être étayée par la définition d'actions plus précises . Ainsi, par exemple, un calendrier du schéma directeur modes doux ou des aménagements des parcs relais aurait dû être proposé.

Il est à craindre que malgré les objectifs poursuivis le PDU et la volonté qui se dégage dans le document , ce dernier soit un document destiné à améliorer la situation actuelle sans garantir que ses effets puissent permettre d'atteindre l'objectif de baisse importante de la part modale de la voiture. En effet, la réussite de la démarche engagée dépend d' un trop grand nombre d'études à conduire .

Il est ainsi indiqué que :

*« les mesures et indicateurs figurant dans l'évaluation environnementale constituent des **propositions** qui feront l'objet de travaux ultérieurs à l'approbation du PDU dans le cadre de l'observatoire des déplacements et avec le groupe de pilotage qui continuera à se réunir pour le suivi du PDU ».* La réglementation demande cependant que le rapport environnemental du PDU comprenne « la présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du document sur l'environnement et en assurer le suivi ».

La CODAH devra veiller à la prise en compte de cette observation

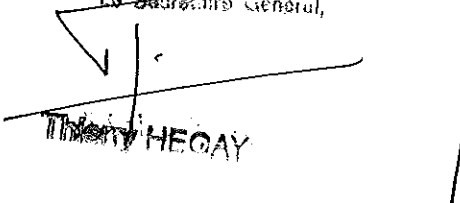
Les pistes d'indicateurs et de suivi de l'atteinte des objectifs du PDU qui ont été proposées sont globalement satisfaisantes. Elles doivent être finalisées rapidement pour devenir opérationnelles dès l'approbation du plan. En outre, le suivi des mesures et des indicateurs par un observatoire est pertinent et peut se révéler efficace. Il devrait, de même, être défini dans le PDU de la CODAH.

En conclusion , les éléments mentionnés dans le présent avis conduisent à souligner les nombreux points positifs énoncés dans le dossier : il est dommage cependant que ces derniers soient insuffisamment valorisés , ce qui ne permet pas d'apprécier pleinement leur impact dans la prise en compte de l'environnement : il conviendrait donc que comme il est indiqué dans cet avis la Codah précise et explicite certains de ses objectifs afin de permettre une meilleure appréciation de ce dossier au demeurant intéressant

À Rouen, le 20 OCT. 2012

Le Préfet ,

~~Pour le Préfet et par délégation~~
Le Secrétaire Général,


Thierry HEGAY