

Avis de l'autorité environnementale
Projet « plan de déplacement urbain sur le territoire de Caen la mer »

Objet du dossier	Plan de déplacement urbain sur le territoire de Caen la mer
Références	Dossier n°2012-000311 Accusé réception de l'autorité environnementale : 26/12/2012
Demandeur	Viacités
Domaine et catégorie	Autres plans et programmes Plan de déplacement urbain (PDU)
Localisation	Authie ; Bénouville ; Biéville-Beuville ; Blainville-sur-Orne ; Bretteville-sur-Odon ; Caen ; Cambes-en-Plaine ; Carpiquet ; Colombelles ; Cormelles-le-Royal ; Cuverville ; Démouville ; Épron ; Éterville ; Fleury-sur-Orne ; Giberville ; Hermanville-sur-Mer ; Hérouville-Saint-Clair ; Ifs ; Lion-sur-Mer ; Louvigny ; Mathieu ; Mondeville ; Périers-sur-le-Dan ; Saint-Aubin-d'Arquenay ; Saint-Contest ; Saint-Germain-la-Blanche-Herbe ; Sannerville ; Villons-les-Buissons
Autorité décisionnaire	Préfecture du Calvados
Autorité environnementale	Préfet du Calvados

1 - Présentation du projet et de son contexte

L'article L1214-2 du code des transports fixe les objectifs des plans de déplacement urbain (PDU). Ils sont rappelés en introduction du rapport environnemental (page 18) : le PDU de Caen doit ainsi assurer :

- 1° l'équilibre durable entre les besoins de mobilité la protection de l'environnement et de la santé,
- 2° le renforcement de la cohésion sociale et urbaine,
- 3° l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements,
- 4° la diminution du trafic automobile ;
- 5° le développement des transports alternatifs
- 6° l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération,
- 7° l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement,
- 8° l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales,
- 9° l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques,
- 10° l'organisation d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements,
- 11° la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Après une analyse de l'état des lieux et des enjeux, le PDU de Caen la mer fixe des objectifs précis pour la période 2013-2018, se répartissant en 6 axes, déclinés 16 actions puis 52 mesures. Celles-ci sont présentées à partir de la page 80 du document principal et rappelées page 23 du rapport environnemental. Il s'agit de répondre aux enjeux suivants :

- Axe n°1 : un développement urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable ;
- Axe n°2 : un système de transports collectifs performant et intermodal ;
- Axe n°3 : le stationnement, levier d'une politique de transport cohérente ;
- Axe n°4 : un usage intelligent de la voiture ;

- Axe n°5 : une voirie pour tous ;
- Axe n°6 : le vélo, un mode de déplacement à part entière.

Le PDU de Caen la mer regroupe plusieurs documents, dont :

- le PDU (arrêté au 07/12/2012), document principal incluant les objectifs et les fiches actions,
- le rapport environnemental, présentant la prise en compte de l'environnement dans le PDU,
- les annexes (accessibilité, et cahier d'exemples et d'annexes).

Pour mémoire, le PDU présenté concerne la communauté d'agglomération de « Caen la mer », regroupant actuellement 35 communes. Toutefois, l'analyse du PDU ne prend pas en compte les nouveaux territoires communaux entrés dans la communauté d'agglomération au 1^{er} janvier 2013. Cette situation est explicitée page 7 du PDU. L'autorité environnementale note qu'une révision du présent document est envisagée pour étendre l'analyse sur ces nouveaux territoires.

2 - Cadre réglementaire

Avant enquête publique sur le projet de PDU, le préfet de région est saisi, en tant qu'autorité environnementale, pour avis sur la qualité de l'évaluation environnementale (rapport environnemental) et sur la prise en compte de l'environnement par le projet de PDU (article L.122-7 et R.122-19 du code de l'environnement)

L'avis est élaboré à l'appui des services de la DREAL qui consultent le préfet du département du Calvados et l'agence régionale de la santé (ARS) conformément à l'article R 122-7 du code de l'environnement.

Cet avis simple n'est pas conclusif et ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement. Il est distinct de la décision d'autorisation et devra être porté à la connaissance du public, et joint à l'enquête publique ou à ce qui en tient lieu, en vertu de l'article R122-13 du code de l'environnement.

3 - Analyse de la qualité du rapport environnemental

Comme précisé page 14 du rapport environnemental, le contenu du rapport environnemental doit répondre aux exigences de l'article R122-20 du code de l'environnement.

A cet égard, le rapport environnemental est parfaitement conforme aux attentes réglementaires, et énonce son plan clairement en reprenant de manière explicite les chapitres de l'article précédent, à savoir :

- 1° une présentation résumée des objectifs du PDU (*pages 18 à 25*), incluant l'articulation du PDU avec les autres plans et programmes (*pages 25 à 57*),
- 2° une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution (*pages 58 à 149*),
- 3° une analyse exposant :
 - a) les effets notables probables de la mise en œuvre du PDU (*pages 160 à 192*),
 - b) l'évaluation des incidences Natura 2000 (*pages 192 à 203*),
- 4° l'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement (*pages 149 à 159*),
- 5° la présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser (*page 204*),
- 6° un résumé non technique (*pages 220 à 242*).

Le rapport environnemental du PDU de Caen la mer s'est judicieusement appuyé sur le « guide national d'évaluation environnemental des plans de déplacements urbains » émis par le CERTU en juin 2011.

La présentation de la compatibilité et de la conformité du PDU avec les plans et programmes existant est claire et bien organisée. Les tableaux reprenant les liens entre les autres documents de planification et le PDU facilitent la compréhension des points pris en compte.

L'analyse de l'état initial de l'environnement est complète, claire et richement illustrée. Il y est abordé successivement la qualité de l'air et la santé, les nuisances sonores, la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre, la consommation d'espace, le paysage et le cadre de vie, la biodiversité et les milieux naturels, l'eau, les matériaux et les déchets, et les risques (accidentologies, risques naturels et industriels). L'analyse de l'impact du PDU sur les zones Natura 2000 (page 192 et suivantes) est claire et complète. Elle conclut à l'absence d'incidence notable du PDU sur les zones identifiées.

En conclusion de l'analyse de l'état des lieux initial, une évolution probable de l'état initial de l'environnement en absence de PDU est proposée page 146, et permet de repérer facilement les domaines sur lesquels le PDU présente un gain et sur lesquels il peut présenter une menace pour l'environnement. Cette démarche permet de justifier la hiérarchisation des enjeux et le choix de la variante.

4 - Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Les impacts du PDU sont analysés thème par thème. Globalement, les mesures du PDU visent à améliorer les dispositifs de transport existants, sans impacter de manière notable l'environnement. Dans un grand nombre de cas, le PDU a donc un impact positif sur l'environnement.

Le tableau de synthèse des impacts possibles du PDU page 191 est particulièrement pertinent ; s'il met en évidence les impacts positifs, il permet également de constater les « impacts contrastés » :

- la colonne « espace » (consommation d'espace) permet de mettre en évidence que pour rester faiblement impactant sur l'environnement, une attention particulière devra être portée à la limitation de la consommation d'espace.
- le tableau actions par actions permet également de mesurer les thématiques principalement impactées par les projets futurs. Par exemple, l'extension de la ligne 1 du TCSP¹ (mesure 1.1.3), met en avant des impacts contrastés sur la consommation d'espace, le paysage, les milieux naturels, l'eau, les matériaux et déchets et les risques. L'étude précise mettant en œuvre ce projet devra donc être particulièrement attentive à ces points.

Aussi, des mesures sont envisagées pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives du PDU (page 204 et suivantes du rapport environnemental). L'analyse est complète et les conclusions semblent adaptées aux enjeux.

Parmi l'ensemble des propositions faites, l'autorité environnementale retient particulièrement :

- la plantation d'écrans végétaux (mesure de réduction des impacts des projets à venir sur la qualité de l'air et mesure compensatoire au titre du paysage et du cadre de vie)
- la réduction des vitesses sur les voies à proximité des zones habitées (mesure de réduction des impacts des projets à venir sur les nuisances sonores et l'accidentologie)
- la mise en place de revêtements routiers minimisant les impacts sur l'environnement (mesures de réduction des impacts des projets à venir sur les nuisances sonores, l'eau et les milieux aquatiques)
- la limitation de la consommation d'espace, de l'artificialisation des sols, privilégiant notamment les parkings à plusieurs niveaux,
- la compensation de la perte de terres agricoles par la protection d'autres terres agricoles ainsi que la compensation de la perte de biodiversité,
- la réalisation d'études d'insertion paysagère pour les grands travaux.

L'autorité environnementale se félicite de ces recommandations ambitieuses, et encourage vivement les porteurs des projets futurs découlant de la mise en œuvre du PDU, à les prendre en compte.

Enfin, les indicateurs et les modalités de suivi du PDU, présentés page 208, sont clairs et pertinents. Toutefois, l'autorité environnementale recommande de préciser clairement la fréquence de mise à jour de chaque indicateur, ainsi que la méthode de recueil. De même, il serait opportun de faire figurer dans le document les valeurs initiales mesurées en 2013 afin de constituer un état de référence exploitable. La difficulté de quantification des impacts du PDU précédent est une critique justement soulevée dans le document (page 23 du PDU). Sans amélioration des indicateurs proposés, et sans état de référence, le suivi des impacts, notamment positifs, du PDU 2013-2018 semble également impossible à faire de manière fiable.

Synthèse

Le PDU de Caen la mer est clair, bien illustré et répond parfaitement aux exigences réglementaires. Il fixe des objectifs ambitieux, tout en prenant en compte de manière satisfaisante l'environnement.

Toutefois, l'identification à ce stade des nouveaux grands projets est encore assez imprécise. Il conviendra d'analyser précisément les impacts éventuels de ces futurs projets, et de valoriser à cette occasion, l'état des lieux initial et les propositions de mesures d'évitement, de réduction et de compensation exposées dans ce document.

Enfin, l'autorité environnementale recommande de détailler les indicateurs (fréquences, modalités de recueil) et de les compléter pour 2013 afin de constituer un état de référence, et ainsi permettre un suivi efficace de l'avancement et des impacts du PDU dans les années à venir.

Caen, le 26 mars 2013

Le Préfet de la Région Basse-Normandie
Préfet du Calvados


Michel LALANDE

¹ TCSP : transport collectif en site propre