



Mission régionale d'autorité environnementale

Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine

**Avis délibéré sur la révision du plan de déplacements urbains de  
l'agglomération de Reims**

n°MRAe 2016-03

Etaient présents et ont délibéré, Norbert Lambin et Alby Schmitt.

En application de l'article 20 du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis donné sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

## Synthèse

Un plan de déplacements urbains (PDU) définit les principes d'organisation et d'évolution des transports de personnes et de marchandises à l'échelle de l'agglomération. Prenant appui sur une large concertation locale, Reims Métropole révisé depuis 2013 son PDU (dont la première version date de 2001), suite à l'élargissement de l'agglomération (passage de 6 à 16 communes) et à l'arrivée de nouvelles infrastructures majeures (contournement autoroutier sud et gare TGV). Les objectifs de ce projet de PDU, établi jusqu'en 2026, sont d'augmenter les capacités de déplacement à l'échelle de l'agglomération pour répondre à la demande tout en préservant le cœur d'agglomération des nuisances liées à ces déplacements. En fait, les objectifs du PDU sont plus larges que ceux énoncés et s'expriment plus précisément dans un plan d'actions répartis selon cinq axes :

- Fluidifier les déplacements à l'échelle du territoire et assurer l'accès tous modes au cœur de ville, vitrine de l'agglomération
- Améliorer la qualité de vie des centralités urbaines
- Une mobilité adaptée pour la ville des courtes et moyennes distances
- Faciliter l'intermodalité et la multimodalité
- Encourager et accompagner les évolutions de comportements.

La révision du PDU doit être accompagnée d'une démarche d'évaluation environnementale afin d'intégrer les aspects environnementaux dans la conception du projet de PDU. L'autorité environnementale se prononce sur la qualité de cette évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet de PDU.

### **Le rapport environnemental du projet de PDU présente des points forts intéressants :**

**Les enjeux environnementaux sont bien identifiés** : la qualité de l'air, les nuisances sonores, l'émission de gaz à effet de serre et la consommation énergétique et la consommation d'espace. La MRAe considère cependant que la réduction des émissions de polluants liés aux transports (GES et polluants toxiques) et la maîtrise des nuisances sonores constituent les 2 enjeux majeurs du PDU et auraient pu faire l'objet de développements plus importants.

**Le rapport environnemental est complet sur la forme**, il est de bonne qualité, clair et accessible pour le public. Il reflète correctement la démarche d'évaluation environnementale qui a été menée et qui a permis de limiter les rares incidences négatives du projet de PDU sur les enjeux environnementaux.

Le PDU, par sa nature, a des incidences positives sur l'environnement puisqu'il vise à réduire les émissions de polluants dans l'air et à réduire l'exposition des populations aux nuisances sonores. Cependant, si l'objectif du PDU concourt à l'amélioration de l'environnement (bruit, émissions atmosphériques), certaines actions peuvent avoir des impacts négatifs sur d'autres enjeux environnementaux. **Le rapport environnemental identifie correctement ces points de**

**vigilance et propose des mesures d'atténuation.** Ces points de vigilance concernent notamment la création de nouvelles infrastructures (routes, haltes ferroviaires, parkings-relais, pôles d'échanges multimodaux) qui peuvent entraîner des incidences négatives sur la qualité de l'air, les nuisances sonores, les émissions de gaz à effet de serre, la consommation d'énergie et d'espace. Suivant le niveau d'avancement des réflexions sur ces aménagements, le rapport indique les investigations ou points d'attention particuliers qui seront à prendre en compte dans les études futures et en particulier dans les études d'impacts des projets correspondants si elles sont exigées par la réglementation.

**Le rapport environnemental pourrait cependant être amélioré.**

La démarche d'évaluation environnementale ayant été intégrée en parallèle du projet de PDU, a permis d'enrichir le document et de limiter les impacts négatifs.

Il manque cependant les justifications environnementales des grands choix initiaux ayant conduit au projet de PDU (comme le maintien d'un accès tous modes au centre-ville de Reims ou de sa traversée autoroutière, achèvement de rocade...) et écartant les scénarios alternatifs.

Le rapport environnemental développe largement les mesures de réduction d'impact mais ne décline pas totalement la logique « ERC », sur les 2 aspects d'évitement et de compensation.

Ainsi, l'évaluation environnementale ne propose pas de variantes aux actions proposées dans le PDU qui auraient pu confirmer les choix (solutions présentant le meilleur impact, négatif ou positif).

Des principes généraux de compensation d'impacts des projets identifiés dans le PDU auraient pu par ailleurs être proposés et décrits.

## 1. Présentation du projet de PDU

Reims Métropole a prescrit la deuxième révision du plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération dès janvier 2013. Le premier PDU a été approuvé le 15 mai 2001 puis révisé en 2007. Cette nouvelle révision intervient suite à l'élargissement de l'agglomération de Reims Métropole de 6 à 16 communes au 1<sup>er</sup> janvier 2013 et à l'arrivée de grands projets d'infrastructures : la gare « Champagne-Ardenne TGV » et le contournement autoroutier sud.

L'agglomération rémoise comprend 16 communes<sup>1</sup> et dispose des infrastructures de transport en commun suivantes :

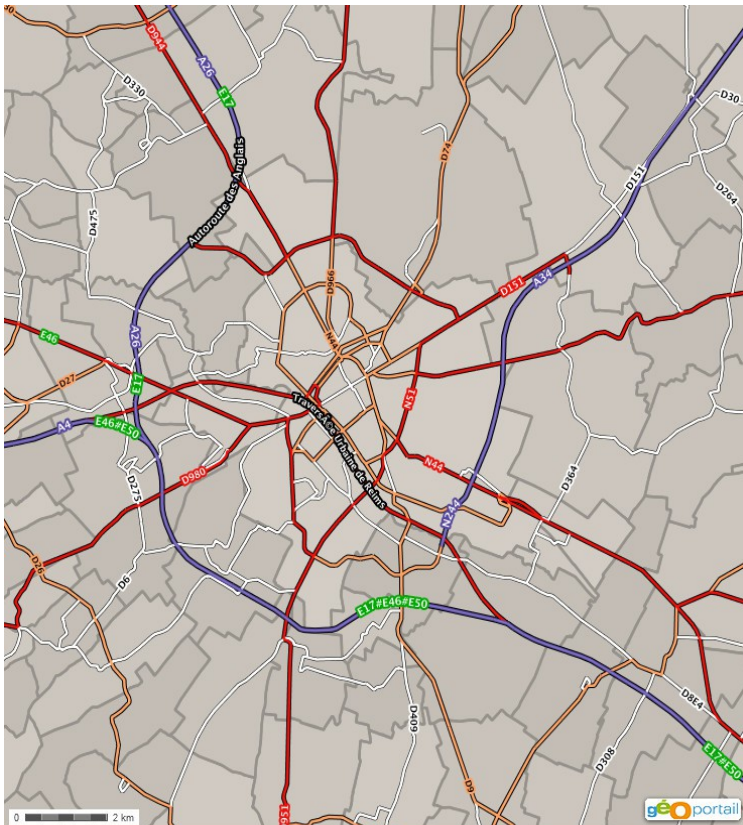
- la gare centrale en cœur de ville de Reims,
- la gare TGV au sud de l'agglomération,
- le tramway, implanté dans le cadre des actions du premier PDU,
- un réseau de bus desservant l'agglomération.

A ces infrastructures s'ajoutent des axes routiers majeurs :

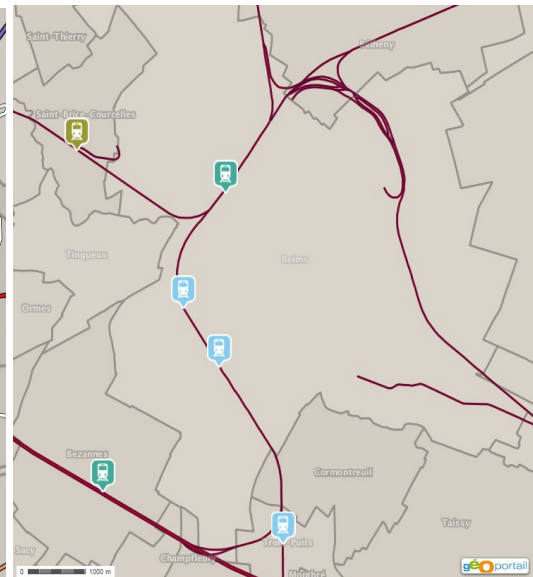
- l'autoroute A4 contourne l'agglomération par le sud,
- l'A344, appelée traversée urbaine de Reims (TUR), traverse d'est en ouest la ville de Reims,
- l'A34 à l'est et l'A26 à l'ouest.

---

<sup>1</sup> Bétheny, Bezannes, Cernay-lès-Reims, Champfleury, Champigny, Cormontreuil, Prunay, Puisieux, Reims, Saint-Brice-Courcelles, Saint-Léonard, Sillery, Taissy, Tinqueux, Trois-Puits, Villers-aux-Noeuds



Carte des infrastructures routières de l'agglomération (Source : Géoportail)



Carte des gares et voies ferrées de l'agglomération (Source : Géoportail)

Un PDU est un document de planification et de programmation qui définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement à l'échelle de l'agglomération.

Le projet de PDU 2016-2026 s'appuie sur un diagnostic et les enjeux de mobilité de l'agglomération pour définir une stratégie et un plan d'actions, dans le cadre d'une concertation locale. Le concept multimodal est retenu. Les objectifs sont d'optimiser l'accessibilité du centre-ville de Reims grâce aux modes alternatifs, de réduire l'usage de l'automobile et donc des émissions de polluants et enfin, d'améliorer globalement la qualité de vie sur le territoire.

Ce plan d'actions se décline en cinq axes :

- **Axe A : fluidifier les déplacements à l'échelle du territoire et assurer l'accès tous modes au cœur de ville, vitrine de l'agglomération**  
Le PDU prévoit la création de rocades routières, l'amélioration des performances des transports en commun en centre-ville, des pistes cyclables, des haltes ferroviaires.
- **Axe B : améliorer la qualité de vie des centralités urbaines**  
Ces actions visent à traiter les secteurs identifiés comme problématiques. Un plan de circulation et de stationnement va être redéfini, ainsi qu'un plan spécifique aux transports de marchandises.
- **Axe C : une mobilité adaptée pour les courtes et moyennes distances**  
Il s'agit de renforcer les modes doux (marche, vélo) et de renforcer l'attractivité du réseau de transport en commun et, en parallèle, d'agir sur l'urbanisme et la densité pour réduire l'échelle des déplacements.
- **Axe D : faciliter l'intermodalité et la multimodalité**  
Afin d'accroître le report modal, ces actions visent principalement les pôles d'échanges multimodaux, la transition automobile.

- Axe E : encourager et accompagner les évolutions de comportements  
Il s'agit de faciliter la mise en œuvre des axes précédents.

Un dernier axe définit des actions « grand territoire » sur un périmètre plus large que l'agglomération et le plan d'actions comprend également une annexe sur l'accessibilité.

## 2. Analyse de l'évaluation environnementale

La mission régionale d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (MRAe) de la région ACAL est l'autorité environnementale compétente pour émettre l'avis sur l'évaluation environnementale de ce projet de PDU. La demande d'avis sur le rapport environnemental a été reçue le 26 mai 2016.

Les documents transmis et analysés sont le plan d'actions du PDU, l'évaluation environnementale et leurs synthèses. L'agence régionale de santé et la Préfecture de la Marne (Direction Départementale des Territoires) ont été consultées pour l'élaboration du présent avis.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité du rapport environnemental du projet de PDU et sur la prise en compte de l'environnement dans ce projet.

Le contenu du rapport environnemental est conforme aux exigences réglementaires définies par l'article R.122-20 du code de l'environnement.

### 2.1 Articulation avec les autres plans, documents et programmes

Le rapport environnemental analyse l'articulation du projet de PDU avec les documents cadre des transports, le Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT) et le Schéma Régional Directeur d'Accessibilité (SRDA), et avec les documents de planification de la protection de l'air, le Plan Climat, Air, Énergie Régional (PCAER<sup>2</sup>) et le Plan de Prévention de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération de Reims. Pour chaque document, le rapport décrit les objectifs des plans ou schémas et analyse en quoi les actions du PDU sont compatibles. Cette analyse est bien menée, notamment avec le PPA, puisque le PDU et le PPA de l'agglomération de Reims sont liés en termes d'objectifs sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

Le rapport analyse en plus, l'articulation du futur PDU avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie (SDAGE), le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Aisne-Vesle-Suippe (SAGE), le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Reims Métropole, le Plan Régional Santé-Environnement 2 (PRSE 2) et le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE).

Le projet de PDU analyse aussi l'articulation avec le Schéma de Cohérence Territoriale<sup>3</sup> de la région rémoise (SCOT2R), en cours de révision.

---

2 Ce document a été créé par les lois Grenelle I et II. Il décline à l'échelle régionale, une partie du contenu de la législation européenne sur le climat et l'énergie. Il a pour objectif de définir une stratégie pour lutter contre la pollution atmosphérique, maîtriser la demande énergétique et développer les énergies renouvelables.

3 Le schéma de cohérence territoriale a été créé par la loi solidarité et renouvellement urbain du 13 décembre 2000, modifiée par la loi urbanisme et habitat du 2 juillet 2003. C'est un outil de planification qui permet aux communes appartenant à un même bassin de vie, de mettre en cohérence leurs politiques dans les domaines de l'urbanisme, de l'habitat, des déplacements, de l'environnement, etc.

## 2.2 Analyse de l'état initial de l'environnement

L'état initial a été réalisé par actualisation de la situation de 2015, il permet d'identifier les principaux enjeux environnementaux du territoire liés à la mise en œuvre du PDU. Pour chaque thématique environnementale, un état des lieux à petite échelle est dressé, puis recentré ensuite sur l'agglomération rémoise. Il s'agit d'un état des lieux dynamique puisque les tendances d'évolution et un scénario « au fil de l'eau » sont étudiés en lien avec les différents plans ou schémas pertinents du territoire. Une synthèse est établie à chaque fin de paragraphe puis reprise dans une synthèse globale, ce qui rend le document lisible et compréhensible par tout public.

Concernant **l'air**, l'état initial fait référence à des échelles de territoire différentes, qu'il faudrait justifier. Les données et études sont produites par ATMO Champagne-Ardenne, à partir de stations de mesures réparties dans l'agglomération qui suivent l'évolution de différents polluants (ozone, dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>, particules fines PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>). La qualité de l'air est bonne sur l'agglomération, à l'exception des stations de mesures à proximité des axes de trafic denses (TUR, boulevard). Depuis 2012, le nombre de jours de dépassement des seuils réglementaires diminue, mais les pics de dépassement, même moins nombreux, sont plus élevés.

L'émission de ces polluants est principalement due au transport routier (à 54 % pour le NO<sub>2</sub>, 24 % pour les PM<sub>10</sub> et 27 % pour les PM<sub>2,5</sub>, en 2008).

L'état initial montre l'évolution des concentrations de polluants. Dans un premier temps sont décrites les valeurs relevées par les stations de mesures de 2007 à 2011 pour le NO<sub>2</sub>, les PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>. Puis ces données sont modélisées pour parvenir à une comparaison cartographique des concentrations en polluants entre 2007 et 2012 afin de faire ressortir les tendances. Enfin un scénario en l'absence de PDU projette l'évolution entre 2010 et 2015. Les résultats de cette analyse montre globalement que les concentrations en NO<sub>2</sub> sont à la baisse depuis 2010. Pour les particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>, la baisse des concentrations est moins nette.

Les objectifs de réduction sont alors définis en fonction de cet état initial et localise les tronçons routiers où des efforts de réduction doivent être faits en fonction de l'impact sur la population. Ainsi, une baisse de trafic comprise entre 7 et 39% selon les axes entraînerait une réduction des émissions en NO<sub>2</sub> permettant une qualité de l'air conforme pour ce paramètre.

Concernant **les nuisances sonores**, l'état initial montre les infrastructures routières ou ferroviaires qui font l'objet d'un classement sonore ; en effet l'ambiance acoustique de l'agglomération résulte majoritairement du trafic routier en cœur d'agglomération. Les enjeux en termes de population et d'établissements dits « sensibles » (santé ou scolaire) exposés au bruit sont recensés. 77 % des habitants ne sont pas exposés à plus de 60 dB(A). 6 % sont soumis à plus de 65 dB(A), en journée principalement, sur les communes de Betheny et Cormontreuil et également de part et d'autre de la TUR à Reims. Les valeurs limites réglementaires de 68 dB(A) en journée et de 62 dB(A) la nuit sont dépassées pour environ 2 % de la population située en majorité au centre-ville de Reims. Le PPBE définit des points noirs du bruit et des zones calmes qui sont repris alors dans l'état initial. Ce PPBE encadre l'évolution de l'ambiance acoustique de l'agglomération qui tend dès lors à s'améliorer.

Concernant **les émissions de gaz à effet de serre (GES)**, l'état initial montre que la part des émissions de GES provient à 48 % des transports de personnes et de marchandises. Dans l'aire urbaine de Reims, les déplacements domicile-travail représentent 48 500 tonnes de CO<sub>2</sub> par an.

Pour **la consommation énergétique**, les transports représentent 25 % de la consommation du département. L'analyse de la consommation énergétique n'a pas dissocié les différentes formes d'énergie, il aurait été intéressant d'analyser la part de chaque source d'énergie dans la consommation finale des transports au sein de l'agglomération rémoise.

**La consommation d'espace** est un enjeu environnemental important sur l'agglomération de Reims, avec une extension du tissu urbain. Seules 15 % des nouvelles constructions se font dans les dents creuses ou sur des terrains en friche. L'aménagement du contournement sud de l'autoroute et de la LGV ont été très consommateurs d'espaces. De plus, les couronnes périurbaines se développent, en lien avec les facilités de transport (proximité d'une gare ou d'un échangeur par exemple). Ce constat aurait pu être illustré par des cartes.

L'état initial **des milieux naturels** montre que les terrains sont variés et parfois riches (ZNIEFF, zones humides, ripisylve...). Les enjeux en lien avec le PDU concernent essentiellement les effets d'emprise des infrastructures qui peuvent impacter directement les milieux ou créer des ruptures de continuités écologiques. Le PDU peut également contribuer à recréer des continuités lors de rénovation d'infrastructures ou à favoriser la trame verte et la nature en ville.

Concernant **les eaux**, la Vesle présente un bon état écologique et chimique à l'amont de l'agglomération qui se dégradent en un état écologique moyen et chimique mauvais à l'aval. Les transports peuvent contribuer très partiellement à cette dégradation de cet état suite à des pollutions chroniques (eaux pluviales) ou accidentelles. Il aurait été intéressant de faire apparaître aussi les infrastructures de transport existantes qui ne respectent pas les normes de protection des milieux aquatiques et qui devront faire l'objet d'un aménagement de mise en conformité.

Le rapport aborde l'ensemble des **risques** sur le territoire, mais sans hiérarchisation. Le principal risque sur l'agglomération est l'affaissement-effondrement de cavités souterraines et plusieurs communes dont celle de Reims y sont sensibles. Le risque inondation est peu analysé. Seule une carte du risque de remontée de nappe est présentée alors qu'existe un risque de débordement de cours d'eau sur 9 communes de l'agglomération. L'Atlas des zones inondables de la Vesle aurait pu être présenté dans le rapport. Le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD) n'est abordé que succinctement.

La MRAe considère que l'évaluation environnementale porte bien sur les enjeux environnementaux importants du projet de PDU, mais considère que les analyses auraient pu être plus ciblées sur les émissions atmosphériques du secteur transport (GES, oxydes d'azotes, particules...) et les nuisances sonores, enjeux qu'elle considère comme majeurs pour ce dossier. Ces enjeux font également ressortir des territoires plus sensibles dans l'agglomération, par exemple le centre-ville de Reims qui concentre population et nuisances.

## 2.3 Justification du projet de plan au regard des enjeux environnementaux

Le projet de PDU prend bien en compte les orientations et actions des plans qui ont des effets sur les aspects environnementaux, en particulier le PPBE, le PCAER et le PPA.

La démarche d'évaluation environnementale ayant été intégrée en parallèle du projet de PDU, a permis d'enrichir le document et de limiter les impacts négatifs.

**Il manque cependant les justifications environnementales des grands choix initiaux ayant conduit au projet de PDU** (comme le maintien d'un accès tous modes au centre-ville de Reims ou de sa traversée autoroutière, l'achèvement de rocade...) et écartant les scénarios alternatifs.

## 2.4 Analyse des effets probables du projet de plan

L'analyse des effets du plan sur les enjeux environnementaux a été appréciée en 2 temps. D'une part, une réflexion par thématique détaille les incidences possibles du projet de PDU sur chacune des thématiques en fonction des enjeux identifiés dans l'état initial. D'autre part, l'analyse des impacts a été conduite par rapport aux principaux aménagements prévus dans le plan (routes, haltes ferroviaires, parkings...). Cette analyse permet de montrer les incidences aussi bien positives que négatives ainsi que les points de vigilance du futur PDU, notamment par référence à un scénario « au fil de l'eau ». Elle met en avant les incidences à étudier au stade des projets.

Le projet de PDU a des effets positifs sur la qualité de **l'air** en favorisant l'usage de modes alternatifs à travers notamment le développement des réseaux de transports en commun. L'analyse part des données de référence d'émissions de polluants en 2005 actualisées avec les conditions technologiques de 2015, pour établir des modélisations et des scénarios tendanciels avec ou sans PDU. Il en résulte que le futur PDU a des objectifs ambitieux en termes de réduction du nombre de kilomètres parcourus avec une baisse de 7 % par rapport au scénario tendanciel 2025. La réduction constatée des émissions de polluants devrait s'accélérer.

Des points de vigilance sont relevés quant à la création de nouvelles routes pour achever les rocades et désengorger le centre-ville de Reims. Elles sont susceptibles d'augmenter le nombre de kilomètres parcourus et de contribuer à l'émission de polluants. Mais la baisse des embouteillages devrait limiter cette augmentation. D'autres actions du PDU peuvent avoir des effets négatifs, comme la réorganisation de la circulation qui conduit à un report des émissions de polluants sur certains axes au bénéfice des zones urbaines.

La création des rocades permet de réduire **les nuisances sonores** en centre-ville, mais dégradent l'ambiance sonore des quartiers proches de nouveaux aménagements, même si ces derniers devront s'attacher à en réduire les effets. Un point de vigilance est relevé quant au développement des bus urbains généralement plus bruyants que les voitures qu'ils sont censés remplacer. La plupart des autres actions du futur PDU sont positives sur l'ambiance sonore.

Le projet de PDU réduira **les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique** : ses actions contribuent à augmenter les déplacements en transports en commun (hausse des taux de remplissage). Les actions visant à développer le parc de véhicules électriques n'auront des effets positifs sur ces enjeux que si les sources d'énergies sont décarbonées. Un point de vigilance est formulé concernant les actions portant sur la création des rocades. Elles sont susceptibles d'augmenter le nombre de kilomètres parcourus et d'accroître les émissions de GES et la consommation d'énergie, compensées en partie par la réduction des embouteillages. Le rapport environnemental ne précise pas comment le PDU permettra de contribuer à l'objectif du PCAER de Reims métropole, réduction de 20 % des émissions de GES à l'horizon 2020, réduction identique à celle fixée au plan national.

Le projet de PDU a des impacts sur la **consommation d'espace** puisque beaucoup d'aménagements sont prévus : création de routes, de pistes cyclables, de haltes ferroviaires, de parkings ... La consommation d'espace pour les routes est estimée à 17 hectares. L'urbanisation favorisée par les nouveaux pôles multimodaux pourrait également y contribuer. Un principe général d'économie d'espace est cependant affiché pour tous les aménagements liés au PDU.

Concernant la **biodiversité**, les aménagements routiers sont définis en dehors des zones sensibles et portent surtout sur des espaces agricoles et des friches. Les aménagements cyclables peuvent eux être situés à proximité immédiate de la Vesle et de la ripisylve et peuvent avoir une incidence sur ces milieux. Le rapport fait état de la possibilité de rétablir les continuités écologiques lors de réaménagement d'ouvrages ou infrastructures, mais n'évoque guère leur mise aux normes en matière de protection des milieux aquatiques.



## Evaluation des incidences Natura 2000 :

Le rapport environnemental contient une évaluation des incidences Natura 2000 conformément aux articles L.414-4 et R.414-19 du code de l'environnement, qui porte sur les 2 sites Natura 2000 présents dans l'agglomération : le site FR2100284 « Marais de la Vesle en amont de Reims » et le site FR2100274 « Marais et pelouses du tertiaire au nord de Reims ».

Le site FR2100284 « Marais de la Vesle en amont de Reims » est classé au titre de la directive « Habitat-faune-flore ». Il est recouvert de formations alluviales (prairies semi-naturelles humides, prairies mésophiles, marais, tourbières, forêts alluviales...). De nombreuses espèces protégées s'y trouvent, en particulier des poissons, amphibiens, oiseaux et mammifères.

Le site FR2100274 « Marais et pelouses du tertiaire au nord de Reims » est classé pour des milieux humides et des pelouses calcaires. Une flore protégée s'y développe et le site présente une richesse en invertébrés (notamment Agrion de Mercure).

L'évaluation des incidences indique que le projet de PDU ne prévoit pas d'aménagement dans les enveloppes de ces zones et que les milieux concernés ne présentent pas de lien fonctionnel avec les sites Natura 2000. Une carte situant les sites dans l'agglomération et les principaux axes d'aménagement aurait utilement pu venir en complément de cette argumentation. Les aménagements cyclables pourraient avoir pour effet d'augmenter la pression anthropique sur le site « Marais de la Vesle en amont de Reims ». Ces pressions sont qualifiées de non-significatives au vu de la fréquentation de ces aménagements. Des mesures de type panneaux ou éléments séparatifs, seront à envisager au stade des projets. L'évaluation des incidences conclut à l'absence d'impact significatif sur les sites Natura 2000.

Concernant les **risques**, le risque lié au transport de matière dangereuse (TMD) devrait diminuer sur les axes en zones sensibles et être reporté sur d'autres axes., ce qui fera évoluer aléa et populations exposées. Les TMD auraient mérité une analyse plus fine.

Pour les autres thématiques, les actions du futur PDU sont peu porteuses d'incidences et l'Autorité Environnementale n'a pas de remarque particulière à formuler.

L'analyse des impacts des différents partis d'aménagement permet d'identifier les principaux impacts et de faire des recommandations pour la poursuite des études et des projets. En particulier, les aménagements routiers font l'objet d'un traitement particulier pour chaque axe créé.

## 2.5 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Le principe « ERC »<sup>4</sup> (éviter, réduire, compenser) est à la base de la démarche d'évaluation

---

4 *La séquence « éviter, réduire, compenser » (dite ERC) a pour objet de tendre vers l'impact résiduel le plus faible possible voire nul. Elle est définie réglementairement par l'art. R122-20 du CE (alinéas a, b, et c du 6°). La 1ère étape d'évitement (ou « mesure de suppression ») modifie une action d'un document de planification afin de supprimer un impact négatif identifié que cette action engendrerait. Les mesures d'évitement sont recherchées très en amont dans la conception du document de planification. Il peut s'agir de « faire ou ne pas faire », « faire moins », « faire ailleurs » ou « faire autrement ». Les mesures d'évitement doivent être visibles à travers le choix du scénario retenu dont l'argumentaire explique les raisons pour lesquelles la solution retenue est la plus satisfaisante au regard des enjeux environnementaux. La réduction intervient dans un second temps, dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités. Ces impacts doivent alors être suffisamment réduits, notamment par la mobilisation des actions propres à chaque type de document. Enfin, si des impacts négatifs résiduels significatifs demeurent, il s'agira d'envisager la façon la plus appropriée*

environnementale.

**Le rapport environnemental développe largement les mesures de réduction d'impact.**

Il apporte pour chaque impact des mesures qui permettent de le maîtriser ou de l'atténuer. La plupart de ces mesures concernent les nouveaux aménagements routiers qui sont les principales actions impactantes du projet de PDU ; ces mesures sont alors des propositions qui seront étudiées au stade des études de projets, comme la limitation des vitesses, la construction de murs anti-bruit ou la mise en œuvre des protections vis-à-vis du risque TMD<sup>5</sup>.

Concernant les nuisances sonores, la localisation des stationnements ou des arrêts de bus devra prendre en compte les populations riveraines afin de ne pas les exposer davantage.

Vis-à-vis de la consommation d'espace, le pétitionnaire se propose d'appliquer le principe d'économie lors de l'aménagement des routes et une mutualisation des espaces et des usages. En matière de stationnement, le PDU contribue à créer des parkings en ouvrages pour réduire la consommation d'espace.

Le rapport indique qu'une vigilance particulière sera apportée à la prise en compte de la biodiversité et le respect de la démarche ERC dans le cadre de la réalisation des projets. L'entité chargée du suivi et du respect de cette mesure n'est pas précisée, ni son niveau d'exigence.

**Mais le rapport environnemental du projet de PDU de l'agglomération de Reims ne décline pas totalement la logique « ERC », sur les 2 aspects d'évitement et de compensation.**

Ainsi, l'évaluation environnementale ne propose pas de variantes aux actions proposées dans le PDU qui auraient pu confirmer les choix (solutions présentant le meilleur impact, négatif ou positif).

Des principes généraux de compensation d'impacts des projets identifiés dans le PDU auraient pu par ailleurs être proposés et décrits.

## 2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique synthétise fidèlement le rapport environnemental.

## 3. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le PDU

### 3.1 Les orientations et mesures

S'inscrivant dans une continuité depuis 2001, le projet de PDU 2016-2026 de l'agglomération

---

*d'assurer la compensation de ses impacts. En identifiant les enjeux majeurs à éviter, un document de planification permet d'anticiper sur la faisabilité des mesures compensatoires des futurs projets. S'il s'agit d'un document de planification présentant des projets dont l'impact et l'implantation sont en grande partie connus, le document peut en outre présenter les mesures compensatoires déjà prévues, voire déjà arrêtées dans le cadre des projets planifiés. Dans certains cas, le document de planification peut renvoyer l'obligation de compensation aux maîtres d'ouvrage des projets."*

5 La MRAe s'est interrogée sur les mesures possibles de réduction du risque TMD en l'absence de descriptions dans le rapport environnemental

rémoise, de par ses objectifs et ses actions, a un effet positif sur l'environnement. En effet la démarche d'évaluation environnementale a été intégrée au processus concerté d'élaboration du document. Chaque action a été analysée en fonction des enjeux environnementaux du territoire pour être en cohérence avec les objectifs du PDU révisé sans avoir d'incidences notables.

La création de nouvelles infrastructures est potentiellement porteuse d'impacts. Le projet de PDU rappelle que ces projets feront l'objet d'une étude d'impact si la réglementation l'exige et d'un traitement d'intégration environnementale. Il apporte des éléments à prendre en compte lors de l'élaboration de ces projets.

Le plan d'actions du PDU présente chaque action sous forme de fiches descriptives. Les fiches qui concernent les aménagements routiers rappellent les conclusions de la partie « analyse pré-opérationnelle des incidences potentielles localisées des aménagements prévus du PDU » du rapport environnemental. Notamment, pour certains aménagements, le PDU impose la réalisation d'études sur les enjeux environnementaux du site.

Cependant, les mesures proposées dans l'analyse des impacts par enjeu du rapport environnemental ne sont pas précisées dans ces fiches. Par exemple, la mesure consistant à réduire la vitesse sur ces nouveaux axes pour réduire le bruit n'apparaît pas.

### 3.2 Le suivi

En conclusion de l'analyse des impacts sur chaque thématique environnementale, le rapport environnemental propose des indicateurs de suivi, soit identiques à ceux du précédent PDU, soit nouveaux. Ces indicateurs n'appellent pas de remarques particulières.

La Mission régionale d'autorité environnementale  
représentée par son président

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Alby Schmitt', written in a cursive style.

Alby SCHMITT