



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré
sur le Plan de déplacements urbains (PDU)
de la communauté d'agglomération
de Saint-Dizier, Der et Blaise (52)**

n°MRAe 2016AGE17

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Pour tous les plans, programmes ou schémas soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

En ce qui concerne le Plan de déplacements urbains (PDU) de la Communauté d'agglomération de Saint-Dizier, Der et Blaise, en application du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016, l'autorité environnementale est la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Grand Est, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

La MRAE a été saisie pour avis par la Communauté d'agglomération de Saint-Dizier, Der et Blaise ; le dossier a été reçu complet le 22 juillet 2016. Conformément à l'article R. 122-21 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Selon les dispositions de ce même article, la MRAe a consulté l'agence régionale de santé (ARS) qui n'a pas rendu d'avis. La Préfecture de la Haute-Marne (Direction Départementale des Territoires) a également été consultée pour l'élaboration du présent avis.

* * *

La MRAe s'est réunie le 19 octobre 2016. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de PDU de la Communauté d'agglomération de Saint-Dizier, Der et Blaise. Après en avoir délibéré, la MRAE rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants 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 à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou du document 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 plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter le plan, schéma, programme ou document. (article L. 122-9 du code de l'environnement).

A – Avis synthétique

Le plan de déplacements urbains (PDU¹) de la communauté d'agglomération de Saint-Dizier, Der et Blaise est une démarche volontaire sur ce territoire. D'autres démarches de planification y sont engagées (Plan local d'urbanisme intercommunal, Schéma de cohérence territoriale) pour lesquelles ce PDU constitue un cadre de référence des mobilités qui devrait être repris.

Pour l'élaboration du PDU, trois axes stratégiques ont été identifiés : réduire la dépendance à l'automobile, développer les mobilités les plus adaptées aux dynamiques du territoire et optimiser le fonctionnement des systèmes de transport. Le projet a retenu 28 actions contribuant aux objectifs stratégiques et adaptées aux enjeux.

Les actions du PDU développent notamment des lignes de bus et les modes doux, encouragent les nouvelles formes de mobilité (autopartage, covoiturage...). Ces actions sont peu prescriptives. Au-delà de quelques projets structurants (Pôle intermodal de la gare, réseau cyclable), elles visent à développer des services à la mobilité et à engager des études et réflexions (optimisation des réseaux existants, livraisons en ville, stationnement, transport à la demande etc.).

Pour la MRAe, le territoire présente de nombreux enjeux environnementaux :

- la consommation d'espaces naturels et agricoles par les infrastructures de transport ;
- les milieux naturels écologiquement riches (lac du Der, forêt des Trois-Fontaines) ;
- les risques naturels d'inondation autour de Saint-Dizier ;
- les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ;
- les nuisances sonores, principalement concentrées autour de Saint-Dizier et de la RN4.

Le rapport environnemental est de bonne qualité (bonne lisibilité, nombreuses cartes illustratives). La prise en compte de l'environnement dans le projet de PDU est relativement bonne. Ses actions concourent aux objectifs de l'un des enjeux environnementaux, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques. L'analyse des incidences conclut à l'absence d'impacts majeurs sur les autres enjeux environnementaux, avec toutefois des incidences négatives possibles pour certains projets (développement des pistes cyclables et des aires de stationnement) pour lesquels le rapport propose des mesures d'accompagnement.

Le plan aurait pu être plus précis, dans l'établissement de l'état initial de la mobilité sur le territoire, et plus concret, dans la définition de ses objectifs et des moyens mis en œuvre pour y parvenir.

La MRAe recommande notamment :

- ***d'afficher clairement les objectifs à atteindre sur le territoire en termes de mobilité et de déplacements, et de réduction de gaz à effet de serre ;***
- ***de définir, dans le suivi, pour chaque indicateur une valeur initiale et une valeur cible en fonction des objectifs à atteindre ;***
- ***de préciser les actions entrant dans la démarche « éviter-réduire-compenser » (ERC²) et de bien identifier les mesures qui relèvent de l'évitement ou de la réduction.***

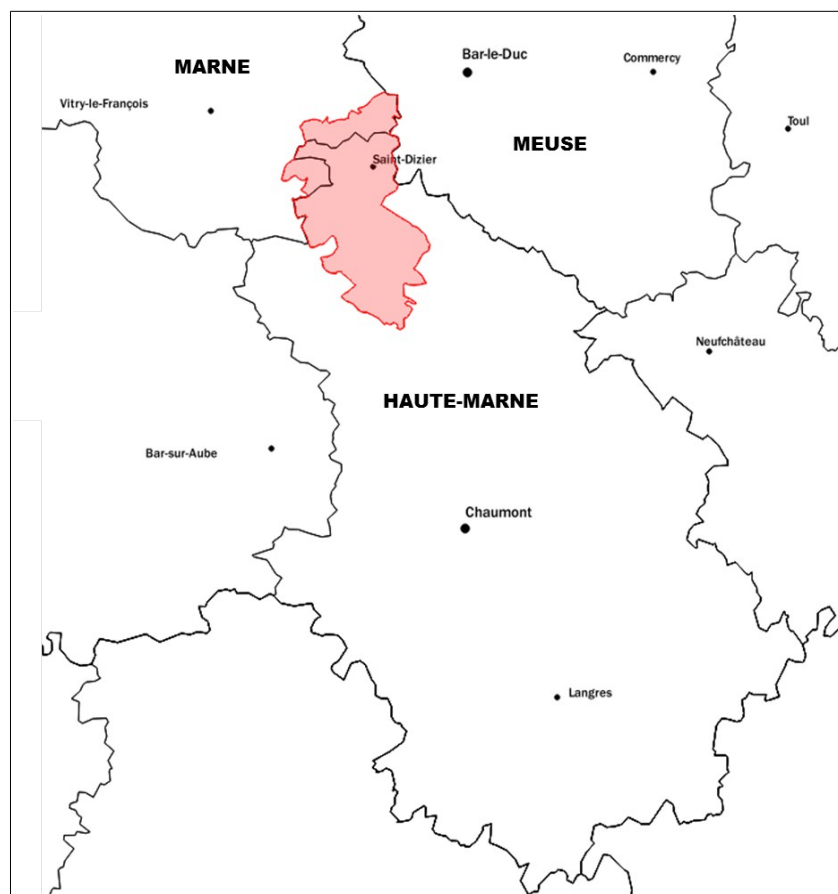
1 Les plans de déplacements urbains ont été créés par la loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de décembre 1982, et renforcés par la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996 puis la loi SRU de décembre 2000. L'obligation d'élaborer un plan de déplacements urbains (PDU) s'applique aux agglomérations de plus de 100 000 habitants. 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.

2 Voir note de bas de page n°12

B – Présentation détaillée de l’avis

1. Contexte, présentation du projet de PDU

La communauté d’agglomération de Saint-Dizier, Der et Blaise s’est lancée dans l’élaboration d’un PDU à l’échelle de l’agglomération. Cette démarche est volontaire puisque l’obligation de réaliser un PDU s’impose aux agglomérations de plus de 100 000 habitants. L’agglomération de Saint-Dizier, Der et Blaise regroupe environ 45 000 habitants.



Le territoire comprend 31 communes en Haute-Marne et 8 en Marne. Deux aires urbaines de taille différentes sont concernées par ce PDU : l’aire urbaine de Saint-Dizier (38 260 habitants en 2012 dans le périmètre de l’agglomération³ soit 85 % des habitants du territoire) et celle de Wassy (4190 habitants soit 10 %). Les autres communes sont des villages ruraux. Il faut noter la présence du lac du Der sur l’agglomération.

³ L’aire urbaine de Saint-Dizier dépasse les limites de l’agglomération de Saint-Dizier Der et Blaise. Au total elle regroupe 53 590 habitants, dont 70 % sur le territoire Saint-Dizier, Der et Blaise.

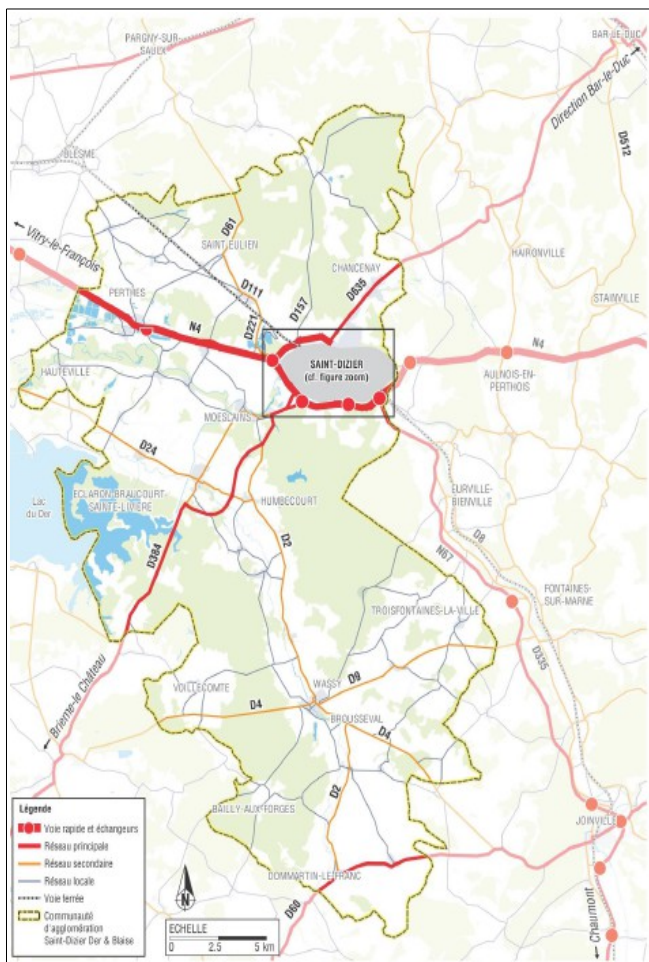


La commune de Saint-Dizier est la plus peuplée de l'agglomération avec 25 300 habitants, vient ensuite la commune de Wassy avec 2 900 habitants et la commune de Eclaron-Braucourt-Sainte-Livière avec 2 050 habitants. Trois communes voisines de Saint-Dizier ont entre 2000 et 1000 habitants, toutes les autres en ont moins de 1000.

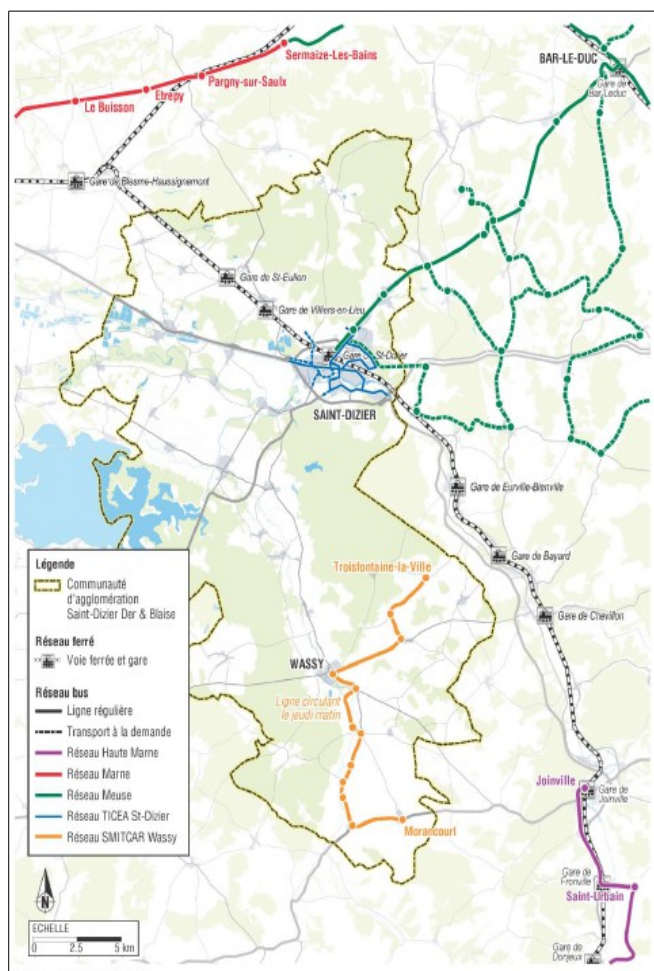
Près de 80% des emplois de la communauté d'agglomération sont situés sur la commune de Saint-Dizier. Avec une diminution du nombre d'emplois inférieure à celle du département, Saint-Dizier maintient son rôle de pôle d'emploi ; son territoire contient de nombreuses zones d'activités accessibles et bien desservies. Le projet de Zone d'activité de Référence au nord de la ville (56 ha à terme), en cours de commercialisation, vise à renforcer et à pérenniser le pôle d'emploi de la ville. Le premier employeur est la base aérienne (BA113) de Saint-Dizier avec environ 2 200 emplois.

Sur le territoire, seule la gare Saint-Dizier est desservie par l'offre en trains. Des lignes de bus jalonnent le territoire autour de Wassy et de Saint-Dizier et une ligne relie Saint-Dizier à Bar-le-Duc puis la gare de Meuse TGV.

Le réseau routier du territoire est structuré autour de la route nationale 4 (RN4) qui relie Paris à Strasbourg et passe par Saint-Dizier. Depuis Saint-Dizier partent la RD635 vers Bar-le-Duc et la RD384 vers le sud du territoire.



Hiérarchie du réseau viarie



Transports collectifs à l'échelle de l'agglomération (hors dessertes scolaires)

Le diagnostic du territoire a permis de faire émerger pour le PDU les enjeux principaux qui ont conditionné la définition de sa stratégie : la défense de l'accès à la mobilité pour tous, l'accompagnement des projets de dynamisation du territoire et l'amélioration du bilan environnemental de la mobilité avec, en particulier, la diminution des émissions des gaz à effet de serre de 20 %, d'ici 2020 et par rapport à 2005.

La stratégie du PDU se décline en trois axes :

- réduire la dépendance primaire à l'automobile ;
- inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés ;
- optimiser le fonctionnement des systèmes de transport.

Le PDU propose ensuite un plan d'action avec 28 actions se rapportant à ces axes.

Le PDU ne propose pas de création de nouvelles infrastructures. Il concentre son action sur la communication, la sensibilisation et la programmation d'études sur la mobilité. Il développe les lignes de bus sur les infrastructures déjà existantes et promeut les modes de déplacement doux (principalement le vélo).

Il faut noter que l'agglomération de Saint-Dizier, Der et Blaise va fusionner avec deux communautés de communes voisines au 1^{er} janvier 2017. Un plan local d'urbanisme intercommunal intégrant le volet habitat et déplacement (PLUiHD) est déjà en cours d'élaboration. La réflexion et les propositions du présent projet de PDU serviront de base pour ce plan qui remplacera à terme ce PDU.

Un schéma de cohérence territoriale (SCoT⁴) est également en cours d'élaboration à une échelle plus grande intégrant la communauté de communes du bassin de Joinville-en-Champagne ; il a été prescrit le 8 mars 2016. Les éléments du PDU seront également à reprendre et à intégrer dans les réflexions d'élaboration de ce schéma.

2. Analyse de l'évaluation environnementale

Le contenu du rapport environnemental est conforme aux exigences réglementaires définies par l'article R.122-20 du code de l'environnement. Le rapport est de bonne qualité, il est de lecture facile pour le public (synthèses, illustrations, cartes).

2.1 Articulation avec les autres plans, documents et programmes

Le rapport environnemental présente les différents schémas du territoire : le plan climat air énergie régional (PCAER⁵) de Champagne-Ardenne qui fixe les objectifs à atteindre à l'échelle régionale en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre (moins 20 % d'ici 2020) et de consommation d'énergie, le schéma régional de cohérence écologique (SRCE⁶). L'articulation de ces schémas avec le PDU aurait pu être démontrée de façon plus explicite.

Le rapport mentionne le plan de gestion du risque inondation (PGRI⁷) en indiquant qu'un territoire à risque important d'inondation (TRI) est identifié sur Saint-Dizier, mais sans présenter les objectifs du PGRI, ni la compatibilité du PDU avec celui-ci. Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie (SDAGE⁸) n'est jamais mentionné dans le rapport.

La MRAe recommande d'analyser l'articulation du PDU avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie et avec le plan de gestion du risque inondation .

4 Le schéma de cohérence territoriale est un document de planification qui définit un projet de territoire à l'échelle d'un bassin de vie. Le SCOT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement.... Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux : plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), programmes locaux de l'habitat (PLH), plans de déplacements urbains (PDU), et des PLU ou des cartes communales établis au niveau communal.

5 En Champagne-Ardenne a été élaboré un PCAER qui vaut SRCAE. Le SRCAE constitue un document stratégique fixant un cap à la politique régionale et comportant des engagements sur la maîtrise de la consommation énergétique, la réduction des gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de l'air et le développement des énergies renouvelables.

6 Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) est un document cadre élaboré dans chaque région. Il a notamment pour objet de présenter les continuités écologiques retenues pour constituer la trame verte et bleue régionale et d'identifier les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques qui les constituent ainsi que les objectifs de préservation/remise en bon état associés.

7 Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) est un outil stratégique définissant à l'échelle de chaque grand bassin (district hydrographique) les priorités en matière de gestion des risques d'inondation.

8 Institué par la loi sur l'eau de 1992, le SDAGE est un instrument de planification qui fixe pour chaque bassin hydrographique les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau.

La prise en compte du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) a été analysée dans l'état initial, ainsi que le plan d'exposition au bruit (PEB) de la base aérienne.

2.2 Analyse de l'état initial de l'environnement, caractère complet des informations, présentation des enjeux

L'état initial est bien présenté dans le rapport environnemental, chaque thématique de l'environnement y est traitée en quatre étapes : contexte général, réglementation et objectifs, état des lieux du territoire et synthèse des enjeux.

La MRAe relève cependant un manque dans l'état initial sur la consommation énergétique.

Concernant la qualité de l'air, il existe une station de mesure à Saint-Dizier. L'agglomération est considérée comme sensible par l'association ATMO qui est en charge du suivi de la qualité de l'air en Champagne-Ardenne. La connaissance sur le reste du territoire est limitée. Les polluants mesurés à Saint-Dizier sont le dioxyde d'azote (NO₂), l'ozone (O₃), le dioxyde de soufre (SO₂), les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}). L'évolution de ces polluants montre une baisse depuis 2010, à l'exception de l'ozone qui est en augmentation. Des dépassements des seuils réglementaires sont néanmoins observés pour le NO₂, les PM₁₀ et l'ozone. Ces constats auraient pu être mieux étayés en présentant plus de données (nombre de jours de dépassement, valeurs de pics de pollutions...).

Le transport routier est particulièrement émetteur de polluants atmosphériques avec notamment un axe à fort trafic qui est la RN4. Son impact réel n'est pas analysé.

L'état initial aurait pu approfondir cette thématique sur Saint-Dizier où des données sont disponibles, avec par exemple une analyse sur les populations impactées par les dépassements de polluants et un scénario tendanciel d'évolution des polluants.

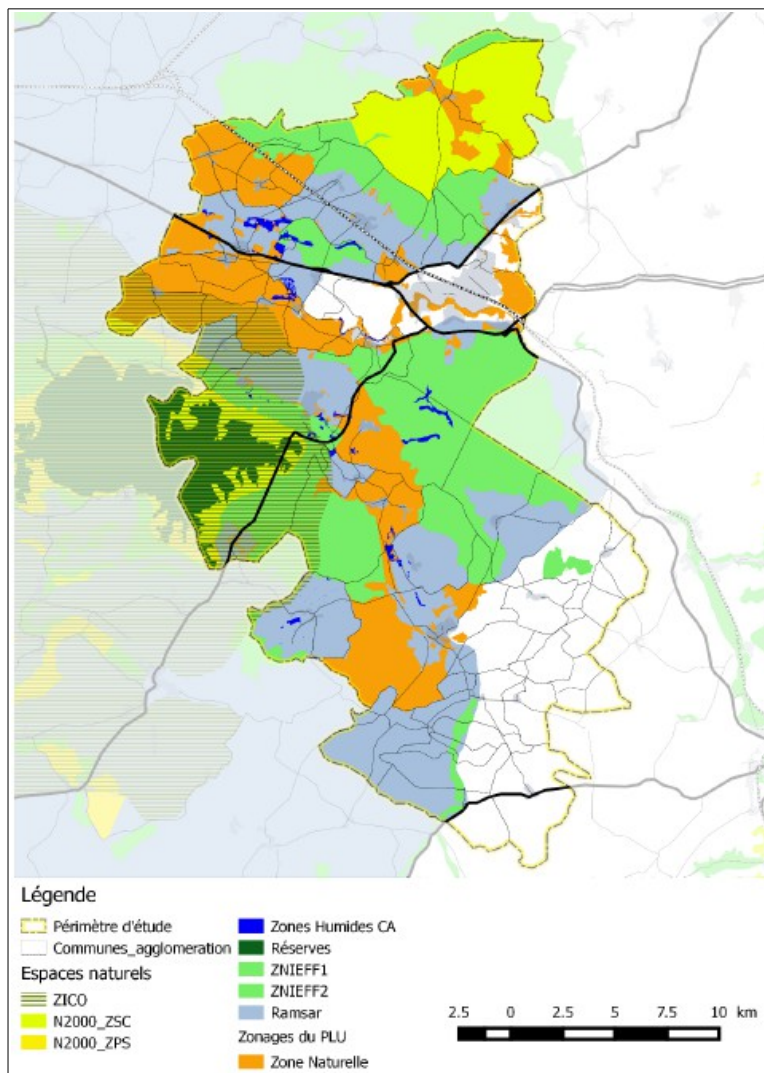
Sur l'agglomération, on comprend que les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements des personnes sont estimées pour 2016 à 1,3 Tég CO₂ par personne en moyenne sur un an. Il est dit que cette estimation a été réalisée à partir de l'outil GES ScoT du CEREMA⁹. Mais le rapport est particulièrement confus dans ce chapitre 4.2 ; il fournit de nombreux chiffres sans réelle analyse et en changeant trop souvent de perspective. Les chiffres des émissions de gaz à effets de serre sont présentés sans explication pour diverses années, 2005, 2008 ou 2016, sur différents ensembles géographiques, la France, la Champagne-Ardenne, ses départements et l'agglomération de St Dizier, pour différents domaines d'activité, à différentes échelles, en éq CO₂ ou en éq CO₂ par habitant.

Il convient de reprendre cette partie afin de la clarifier et de présenter sans ambiguïté l'estimation des émissions de gaz à effet de serre sur l'agglomération en 2005, qui constitue une base pour la réduction de 20 % en 2020, et l'estimation en 2016, qui est l'état initial du territoire au moment du PDU.

Concernant les nuisances sonores, le rapport environnemental intègre des cartes de bruit sur Saint-Dizier où les voies routières à fort trafic sont bien identifiées. Il s'agit des grands axes qui ceignent la ville (RN4, RD635 et RD384) et des avenues du centre-ville. Le PPBE identifie des points noirs pour le bruit qui auraient dû être repris dans l'état initial du rapport. L'affirmation que ces points noirs sont en cours de résorption (pose d'écrans phoniques, isolation de façades...) aurait mérité d'être développée. Le trafic aérien de la base BA113 est aussi source de nuisances sonores. Les cartes de bruit proposées (voiries et BA113) auraient pu être mises en lien avec les populations exposées à cette nuisance pour caractériser le niveau de l'enjeu.

⁹ L'outil GES SCoT ou PLU a vocation à aider les communes, au moment de l'élaboration de leur document d'urbanisme, à s'inscrire dans une démarche de réduction des émissions de GES, en jouant sur les leviers de leur compétence. Pour les documents qui doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale, l'outil apporte des éléments de justification et de réponse concernant la thématique GES. Cet outil est réalisé par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

Actuellement, le territoire est en perte de population, que l'on considère l'aire urbaine de Saint-Dizier (-3,3%) ou la communauté d'agglomération (-3,6%). Le nombre d'emplois diminue également sur le territoire. Dans cette même période (2006-2012), la consommation d'espace sur le territoire a été de 209 ha de surfaces naturelles et agricoles dont 16 ha pour les infrastructures de transport. L'enjeu de ce PDU est aussi de limiter la consommation d'espace en optimisant les aires de stationnements, en limitant la création de nouvelles infrastructures et en ajustant l'espace public aux différents modes de déplacements.



Patrimoine naturel (y compris Natura 2000)

Le territoire présente un patrimoine naturel riche, avec notamment des zones Natura 2000¹⁰ : au nord la ZSC « Forêt de Trois-Fontaines » et les milieux naturels en lien avec le lac du Der où se situent les ZSC « Réservoir de la Marne dit du Der-Chantecoq » et ZPS « Lac du Der ». La quasi-totalité du territoire est incluse dans la zone RAMSAR¹¹ des « Étangs de la Champagne Humide ». De plus de nombreuses zones nationales d'intérêt écologique faunistique et floristique (7 de type 1 et 4 de type 2) se trouvent sur le territoire. Le rapport aurait pu les nommer et les décrire

10 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

11 La convention de RAMSAR est un traité international conclu le 2 février 1971 vise à enrayer la dégradation ou la disparition, des zones humides d'importance internationale, en reconnaissant leurs fonctions écologiques ainsi que leur valeur économique, culturelle, scientifique et récréative.

sommairement. Le rapport décrit bien les différents points de collision entre des véhicules et des animaux qui sont surtout situés à proximité du lac du Der.

La MRAe relève un manque sur la thématique eau. Le rapport aurait dû décrire la qualité des eaux superficielles et souterraines du territoire en s'appuyant sur les données du SDAGE. Sur le territoire se trouvent les alluvions du Perthois, la nappe albien-néocomien libre entre Seine et Ornaïn et les calcaires tithonien karstiques. Ces trois nappes sont dans un état médiocre, l'objectif d'atteinte du bon état est fixé en 2021.

La MRAe recommande de compléter l'état initial sur la qualité des eaux du périmètre du PDU.

Concernant les risques, le territoire est soumis au risque inondation. Trois plans de prévention du risque inondation (PPRI) sont présents sur la Marne, un autre PPRI sur l'Ornel et un risque inondation induit par la Blaise est identifié dans l'Atlas des Zones Inondables (AZI) de Champagne-Ardenne. Certains secteurs proches du lac du Der sont concernés par un aléa fort de retrait-gonflements des argiles. Le risque lié au transport de matières dangereuses est évoqué sans qu'une réelle analyse des enjeux soit faite.

Pour la MRAe, les enjeux environnementaux les plus importants sur le territoire sont :

- les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ;
- la consommation énergétique du territoire ;
- les nuisances sonores à proximité des voies à fort trafic sur le secteur de Saint-Dizier ;
- la consommation d'espaces naturels et agricoles par les infrastructures de transport ;
- les milieux naturels riches en biodiversité et en particulier les zones humides du territoire, notamment autour du lac du Der ;
- le risque inondation qui est important sur la Marne et la Blaise.

2.3 Justification du projet de plan au regard des enjeux environnementaux (solutions de substitution)

Le projet de PDU présente peu d'actions concrètes et précises permettant de comparer les incidences d'options alternatives ; le rapport environnemental présente toutefois, pour chaque axe thématique du PDU, des justifications au regard des impacts environnementaux. Aucune incidence négative majeure sur l'environnement n'est identifiée et le projet de PDU n'a donc pas été remis en cause au regard des enjeux environnementaux. L'analyse fine des incidences du PDU sur les enjeux environnementaux du territoire est étudiée ci-après.

2.4 Analyse des effets probables du projet de plan

L'analyse des impacts est effectuée de manière générale et peu territorialisée. Elle ne prend pas suffisamment en compte les actions du PDU. Certains développements du rapport sur les impacts de la création d'infrastructures routières ne sont pas justifiés puisque ce projet de PDU ne programme aucun projet routier. Les incidences sur l'environnement sont assez limitées, néanmoins l'analyse aurait pu être plus développée notamment dans l'identification des incidences négatives et des points de vigilance.

La méthode, consistant à rappeler les enjeux environnementaux puis à exposer les ambitions du PDU et enfin à analyser les incidences, est bien menée.

Le PDU favorise les déplacements en transport en commun et les modes doux. Ce report est bénéfique à la qualité de l'air. L'action 4.4 qui consiste à mettre en place un transport à la demande entre Saint-Dizier et Wassy permet une réduction des déplacements en voiture. De plus

cette ligne circulera sur une voirie existante, qui ne consommera pas d'espace supplémentaire.

En matière de nuisances sonores, le rapport identifie comme actions potentiellement négatives celles qui limitent l'étalement urbain et privilégient la densification autour des secteurs desservis en infrastructures de transport existantes. Les aménagements qui découlent de ces actions (en lien avec le PLUi) devront prendre en compte la concentration des nuisances sonores. Le PDU conditionne également les projets de réaménagement de voiries à un respect des ambiances sonores qui ne devront pas être dégradées et en proposant, si nécessaire, des mesures adaptées (revêtement, vitesse...).

Les actions du PDU consommatrices d'espaces sont : la création de pistes cyclables, le réaménagement de voiries et la création d'aires de covoiturage. Aucune analyse chiffrée de la consommation d'espace n'est effectuée. Le rapport souligne qu'une attention particulière doit être portée sur le choix du site d'aménagement, les modalités de mise en œuvre et l'insertion paysagère.

Concernant la biodiversité, le rapport indique que le développement des transports en commun et la réalisation de nouvelles pistes cyclables peut impacter les milieux naturels (destruction d'espaces naturels, hausse de la fréquentation des milieux). Le rapport propose de limiter ces impacts par la mise en place un schéma directeur cyclable. De même, la création d'aires de stationnement ou de covoiturage sera précédée d'une réflexion sur la localisation afin de ne pas détruire ou impacter un espace naturel.

Évaluation des incidences Natura 2000 :

Le lac du Der fait l'objet de deux classements Natura 2000, au titre de la directive « Oiseaux » et au titre de la directive « Habitats ». Le lac du Der est le plus vaste réservoir de France caractérisé par de fortes variations annuelles du niveau de l'eau. Il est d'importance ornithologique majeure (notamment pour la grue cendrée) car il est sur l'axe migratoire de nombreuses espèces. Les pressions qui s'exercent sur ce milieu sont liées au tourisme et à la pêche qui sont sources de dérangement de la faune.

Le troisième site Natura 2000, situé au nord du territoire, est la forêt de Trois Fontaines. Il s'agit d'un vaste massif forestier à la limite de la Champagne humide. Il possède de nombreux types forestiers ainsi que des groupements végétaux de falaises et de gouffres assez importants.

L'évaluation des incidences conclut à l'absence d'incidence du PDU. Cependant l'argumentation mise en avant est peu pertinente puisqu'elle décrit les potentielles incidences sur un secteur Natura 2000 surtout à travers les aménagements d'infrastructures, or le PDU de Saint-Dizier Der et Blaise n'en crée pas. La démonstration n'est donc pas appropriée au projet de PDU.

La MRAe recommande d'adapter l'évaluation des incidences Natura 2000 au projet de PDU.

2.5 Mesures d'évitement, de réduction et compensation de ces impacts

Les mesures issues de la démarche « éviter-réduire-compenser » (ERC¹²) n'ont pas été identifiées

12 ERC - "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 1^{ère} 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 d'assurer la compensation de ses impacts. En identifiant les enjeux majeurs à éviter, un document de planification permet d'anticiper sur la

comme telles dans le rapport, nombre d'actions ne sont pas à un niveau de définition suffisant et le rapport n'identifie pas clairement d'incidences négatives.

La MRAe recommande de préciser les actions entrant dans la démarche ERC et de bien identifier les mesures qui relèvent de l'évitement ou de la réduction.

Le rapport identifie pour les enjeux environnementaux qui sont potentiellement impactés par les actions du PDU, des « mesures complémentaires et mesures d'accompagnement ». Ces mesures s'apparentent à des recommandations à suivre dans la conception des projets, comme privilégier les aménagements dans les zones à faibles enjeux écologiques, prévoir des aménagements paysagers en faveur de la biodiversité ordinaire... Le rapport préconise aussi une analyse fine des alternatives aux aménagements en fonction des enjeux environnementaux forts mis en avant dans le PDU.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique synthétise fidèlement le rapport environnemental. Il aurait pu être plus concis en présentant des tableaux de synthèse des enjeux environnementaux et des incidences du PDU. Les actions du PDU et leurs impacts environnementaux auraient pu aussi faire l'objet d'une présentation dans le résumé non technique.

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

3.1 Les orientations et mesures

Le projet de PDU présenté concourt globalement à améliorer la qualité de l'environnement sur le territoire. Cependant si la stratégie générale du PDU est affichée, les objectifs et les moyens d'actions pour y parvenir ne sont pas clairs. De plus, le plan est principalement axé sur la commune de Saint-Dizier et la déclinaison de la stratégie du PDU sur l'ensemble du territoire est, à ce stade, peu lisible.

La MRAe recommande d'afficher clairement les objectifs à atteindre sur le territoire en termes de mobilité et de déplacements.

Le PDU s'inscrit dans la perspective de réduction des émissions de gaz à effet de serre initiée par le Plan Climat Energie National qui prévoit de diminuer ces émissions par quatre d'ici 2050. Le PDU se borne à l'échéance 2026 et il indique que pour être cohérent avec ces objectifs nationaux, sur le territoire il faudrait passer de 1,3 Téqu CO₂ par personne et par an (estimation 2016) à 0,96 en 2026.

Les actions qui permettent de faire baisser les émissions sur le territoire sont principalement le développement des politiques de covoiturage, une légère baisse de la longueur des déplacements et une hausse des modes doux. Le rapport indique que les efforts seront répartis proportionnellement entre les différentes armatures urbaines (centre-ville, banlieue, pôles secondaires, rural).

La MRAe recommande de faire apparaître plus clairement les objectifs de répartition

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."

modale, qui indiquent qu'en 2026 l'émission des gaz à effet de serre par personne serait de 1 Tég CO₂.

Le PDU souhaite engager beaucoup d'études. La portée de ces actions et La prise en compte des enjeux environnementaux dépend donc de la concrétisation des études programmées. Par exemple, l'action 4.6 « desservir les pôles touristiques et les événements culturels » étudie la mise en place d'une ligne de bus entre Saint-Dizier et le lac du Der. Cette zone présentant des enjeux environnementaux importants, il convient dans la réflexion de prendre en compte les mesures d'accompagnements définies dans l'évaluation environnementale.

De manière générale, ce PDU est peu prescriptif et son action principale est l'action 2.1 « développer les outils de coordination et sensibilisation » qui met en place une cellule de management de la mobilité à l'échelle de la communauté d'agglomération. Cette action est à relier avec de nombreuses autres actions du PDU qui s'appuient sur cette cellule et qui sont des actions de sensibilisation, d'encouragement et de pilotage d'études (diagnostic d'accès aux services de proximité, offre d'autopartage, inciter à l'usage de véhicule propre, définir une politique de livraison à Saint-Dizier).

Plusieurs actions du PDU visent à donner une ligne directrice aux schémas d'aménagement en élaboration (PLUiHD et SCoT) en termes de transports et déplacements notamment à travers l'action 1.1 « limiter l'étalement urbain et la périurbanisation ». Les choix d'urbanisation qui seront faits dans ces documents devront aller dans le sens d'une ville plus compacte afin de favoriser les déplacements sur de courte distance, les transports collectifs et les modes doux. La RN4 ne fait pas l'objet d'action particulière dans le cadre du PDU, mais son caractère polluant et bruyant conditionne l'aménagement à proximité.

Les autres projets du territoire en lien avec le PDU sont décrits mais l'articulation avec le PDU aurait pu faire l'objet d'un développement plus approfondi. Les projets évoqués sont le programme Saint-Dizier 2020 qui réaménage l'espace public urbain de Saint-Dizier, le parc d'activité de Référence au nord de Saint-Dizier qui accueillera une base de maintenance EDF et créera de l'emploi et, le projet CIGEO de stockage de déchets radioactifs dans le département de la Meuse à 25 km de Wassy et 35 km de Saint-Dizier. La prise en compte de ces projets dans la stratégie du PDU aurait mérité d'être exposée.

3.2 Le suivi

Les indicateurs de suivi proposés dans le rapport environnemental sont pertinents pour suivre l'évolution du PDU sur les enjeux environnementaux.

La MRAe recommande de définir pour chaque indicateur une valeur initiale (pour l'année 2016 par exemple) et une valeur cible en fonction des objectifs à atteindre.

La Mission régionale d'autorité environnementale
représentée par son Président, p.i.



Yannick TOMASI