



Mission régionale d'autorité environnementale

Bretagne

**Avis de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale de Bretagne
sur le projet de plan de déplacements urbains
de Saint-Brieuc Armor Agglomération (22)**

N° : 2018-006526

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La MRAe a, par délibération du 7 février 2019, donné délégation à sa présidente en application des articles 2 à 4 de sa décision du 3 mai 2018 portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au CGEDD, pour statuer sur la demande d'avis sur le plan de déplacements urbains de Saint-Brieuc (22).

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, le délégataire cité 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 le présent avis.

La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne a été saisie par Saint-Brieuc Armor Agglomération pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 19 novembre 2018.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 104-6 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 104-24 du même code, la DREAL de Bretagne a consulté par courriel du 21 novembre 2018 l'agence régionale de santé – délégation départementale des Côtes d'Armor qui a transmis une contribution en date du 18 décembre 2018.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL de Bretagne, et après consultation des membres de la MRAe, la présidente rend l'avis qui suit.

Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public.

Cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Synthèse de l'Avis

Le territoire de Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA) est engagé dans une démarche volontaire de plan de déplacements urbains (PDU) depuis le PDU de 2006-2016. Ce dernier arrivant à échéance et avec l'extension prévue de l'intercommunalité en 2017, une procédure de révision a été décidée¹.

SBAA est un territoire multipolaire qui comprend 32 communes et plus de 151 000 habitants². Il comprend l'ensemble urbain de Saint-Brieuc et des 4 communes limitrophes représentant 57 % de la population, les quatre communes du littoral nord, le pôle d'Hillion/Yffiniac et enfin des pôles isolés. La population est en augmentation (+10 % sur la période 1999-2013) et cette dernière est concentrée au sein de la ville centre et des communes limitrophes qui comportent par ailleurs la grande majorité des emplois. Les déplacements pendulaires sont importants et le transport de marchandises se fait quasi-exclusivement par la route. Le réseau routier est structuré autour de la route nationale RN12 et la rocade demeure actuellement incomplète.

Le plan d'actions du PDU se décline en fonction de 3 horizons temporels jusqu'en 2028. L'objectif du PDU est de faire en sorte que l'usage de la voiture ne soit ni exclusif, ni une entrave à la pratique d'autres modes de déplacements. Des objectifs plus précis sont déclinés sur les différents secteurs du territoire en termes de développement des modes actifs de déplacement, des transports en commun et du stationnement. Le PDU prévoit en outre la réalisation d'une rocade de déplacements (rocade urbaine et de transit)³.

Les enjeux tels qu'identifiés par l'Ae sont la qualité de l'air, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre en lien avec les objectifs fixés par le plan climat air énergie PCAET du territoire. Or, en l'état actuel, le projet de PDU ne met pas clairement en évidence un objectif de diminution du trafic automobile tel que le préconise l'article L.1214-2 du code des transports. En outre, les projets de création de rocade auront un impact environnemental en termes de consommation d'espace.

Au regard des effets attendus de la mise en œuvre du plan d'une part, et des sensibilités environnementales du territoire d'autre part, l'Ae émet les recommandations suivantes :

L'Ae recommande à la collectivité Saint-Brieuc Armor Agglomération :

- de revoir le résumé non technique afin de présenter une synthèse rédigée, permettant au grand public de prendre connaissance du PDU et de ses incidences sur l'environnement ;***
- d'étendre le diagnostic et l'évaluation environnementale du PDU aux déplacements générés au-delà du territoire de l'intercommunalité et de prendre en compte les mobilités en lien avec les territoires limitrophes ;***

1 Par délibération du 17 mars 2016.

2 Source dossier 2013.

3 La rocade d'agglomération matérialisée par la D 222 est actuellement incomplète. Différents projets routiers sont prévus par SBAA à plus ou moins long terme : à l'est, la réalisation du tronçon entre le Merlet et Plaine-Ville, en 2 x 1 voie, prévue en 2020, la finalisation de l'axe vers l'ouest et le raccordement à la RN12, un tracé est enfin en cours de réflexion, avec trois itinéraires envisagés permettant de relier Plaine-Ville à la RN12 (par les diffuseurs du Sépulcre, de l'Aéroport ou de la Barricade).

- de mettre le PDU en lien avec les objectifs affichés par le PCAET sur le territoire et de montrer en quoi les actions du PDU pourront répondre aux objectifs environnementaux sur lesquels le territoire s'est engagée en particulier sur le plan de la qualité de l'air et des émissions de gaz à effet de serre.

L'Ae rappelle l'obligation d'appliquer le principe d'action préventive et de correction des atteintes à l'environnement, au travers de la séquence ERC « éviter, réduire, compenser »⁴ à tout nouveau projet routier compte tenu des incidences sur la consommation d'espaces naturels et agricoles, l'imperméabilisation des sols, la dégradation de la trame verte et bleue et des risques de développement d'une urbanisation diffuse avec de nouveaux effets négatifs.

L'Ae attire l'attention de la collectivité sur l'importance du caractère opérationnel du PDU d'autant plus que le précédent PDU avait abouti à « un manque de mise en œuvre opérationnelle ». Un plan d'action avec quelques indicateurs de suivi et un bilan à mi-parcours seront nécessaires pour assurer le suivi du PDU et aboutir aux résultats escomptés.

4 Conformément à l'article L 110-1 du code de l'environnement issu de la loi 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

Sommaire

1. Contexte, présentation du territoire, du projet de plan de déplacements urbains et des enjeux environnementaux.....	6
1.1 Contexte et présentation du territoire.....	6
1.2 Présentation du projet de plan de déplacements de Saint-Brieuc Armor Agglomération.....	8
1.3 Principaux enjeux environnementaux du projet de plan de déplacements urbains de Saint-Brieuc identifiés par l'autorité environnementale.....	10
2. Caractère complet et qualité des informations contenues dans le rapport de présentation...	11
3. Prise en compte de l'environnement par le projet de plan de déplacements urbains de Saint-Brieuc.....	11
3.1 Organisation spatiale et consommation des espaces naturels et agricoles.....	11
3.2 Prise en compte des risques et limitation des nuisances.....	12

Avis détaillé

L'évaluation environnementale des projets de plans programmes est une démarche d'aide à la décision qui contribue au développement durable des territoires. Elle est diligentée au stade de la planification, en amont des projets opérationnels, et vise à repérer de façon préventive les impacts potentiels des plans sur l'environnement, à un stade où les infléchissements sont plus aisés à mettre en œuvre. Elle doit contribuer à une bonne prise en compte et à une vision partagée des enjeux environnementaux et permettre de rendre plus lisibles pour le public les choix opérés au regard de leurs éventuels impacts sur l'environnement.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été créé par la Loi d'Orientations des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. L'établissement d'un PDU est obligatoire dans les Périmètres de Transports Urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il est établi dans le ressort territorial concerné par l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) dans le cadre d'une démarche partenariale. Ce plan définit pour dix années, les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains en visant à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

L'évaluation environnementale du PDU a pour objet d'identifier les impacts éventuels de ce plan sur l'environnement de façon à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs des actions du projet sur l'environnement. L'évaluation environnementale est également l'occasion de préciser en quoi les axes et actions du PDU sont adaptés et suffisants pour atteindre les objectifs affichés et de mettre en évidence, le cas échéant, les freins de nature à restreindre ses ambitions environnementales et leur mise en œuvre.

1. Contexte, présentation du territoire, du projet de plan de déplacements urbains et des enjeux environnementaux

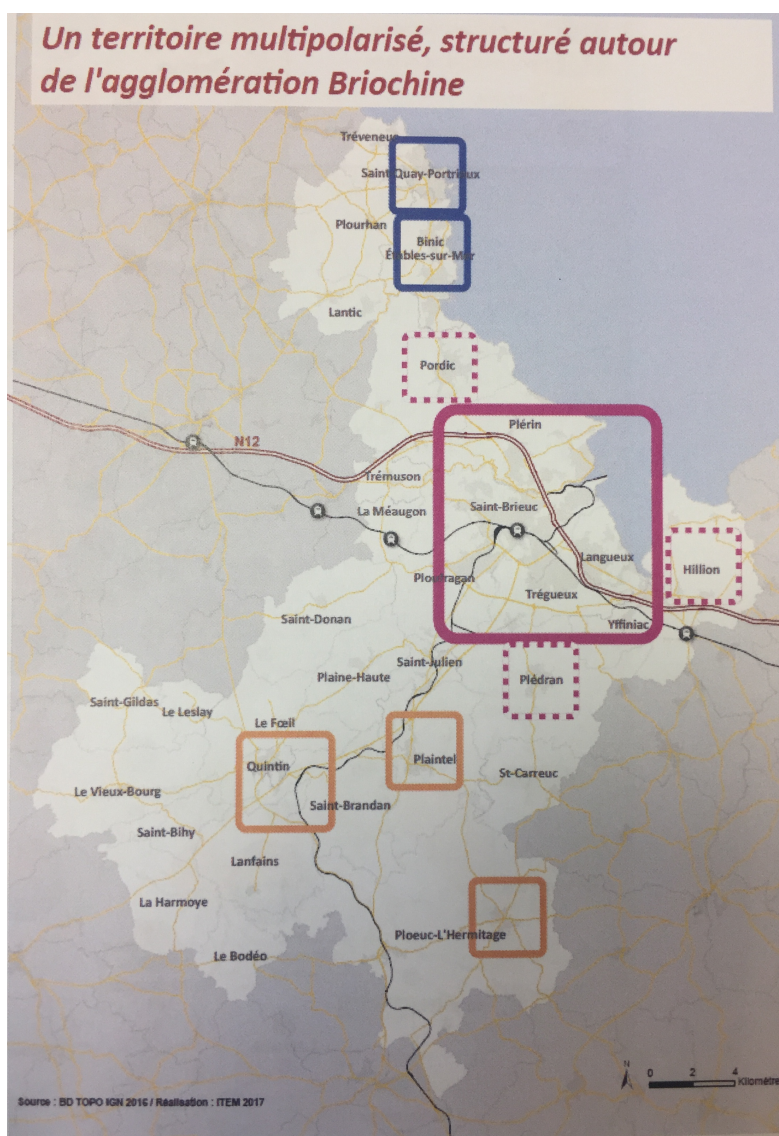
1.1 Contexte et présentation du territoire

Le territoire de Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA) s'était engagé précédemment dans une démarche volontaire de PDU. Un PDU avait en effet été adopté par la collectivité pour la période 2006-2016. Arrivant à échéance et avec l'extension de l'intercommunalité en 2017, une procédure de révision a été approuvée par délibération du 17 mars 2016.

SBAA est un territoire qui comprend 32 communes et plus de 151 000 habitants (source dossier 2013)⁵.

Situé à mi-chemin des pôles de Rennes et Brest, ce territoire côtier est traversé par deux axes majeurs de communication que sont la RN12 et la RD700 ainsi qu'une ligne ferroviaire permettant de rejoindre Brest, Rennes et donc Paris. Le territoire compte 3 ports : Binic (plaisance), Saint-Quay-Portrieux (pêche et plaisance) et Saint-Brieuc-Le Légué (commerce pêche et plaisance).

5 La nouvelle intercommunalité de SBAA réunit, depuis le 1^{er} janvier 2017, quatre intercommunalités antérieures et une commune : Centre Armor Puissance 4, Quintin Communauté, Saint-Brieuc Agglomération, Sud Goëlo et Saint-Carreuc.



Le territoire de Saint-Brieuc Armor Agglomération comprend différents pôles dont la ville centre de Saint-Brieuc

Ce territoire est multipolaire et comprend l'ensemble urbain de Saint-Brieuc et de ses 4 communes limitrophes (représentant 57 % de la population), les quatre communes du littoral nord (Tréveneuc, Saint-Quay-Portrieux, Binic-Étables-sur-Mer, Pordic), le pôle d'Hillion/Yffiniac et enfin des pôles au sud de l'agglomération avec Plédran, Ploec-l'Hermitage et Quintin/Saint-Brandan.

Sur le territoire, la population est en augmentation (+10 % sur la période 1999-2013). Cette dernière est concentrée au sein de la ville centre de Saint-Brieuc, dont la population est a contrario en diminution, et au sein des communes limitrophes qui concentrent 70 % des emplois soit près de 50 000 emplois. Le taux d'activité est de 59 % et les actifs sont répartis sur l'ensemble des communes, notamment des communes rurales, générant des déplacements pendulaires importants. L'étalement urbain est assez marqué.

Le réseau routier est structuré autour de la route nationale RN12. Le secteur le plus chargé (environ 65 000 véhicules par jour en 2014⁶) se situe entre Plérin et Langueux. La rocade (contournement sud) demeure actuellement incomplète : 7 km en 2 x 2 voies existent entre Le Merlet, Ploufragan et l'échangeur du

6 Source dossier.

Perray. Le territoire possède un certain nombre d'atouts car l'ensemble des dispositifs est en place pour le transport de marchandises (port, gares ferroviaires, accès routier, etc.), sans compter la présence de nombreux secteurs logistiques par exemple à Ploufragan.

Concernant le stationnement, la situation est « globalement bonne ». En effet l'offre est suffisante en particulier dans la ville centre. Des difficultés existent aujourd'hui, car la tarification incite davantage au stationnement sur voirie que dans les parcs.

Les alternatives au « tout voiture » sont limitées dans les zones peu denses. Les transports collectifs notamment sont limités dans ces secteurs, en particulier les liaisons de périphérie à périphérie. Selon le dossier, la tarification n'incite pas au report modal. Des leviers sont attendus par Saint-Brieuc Armor Agglomération à plus ou moins long terme (LGV, la nouvelle ligne de bus d'est en ouest TEO, etc.). Quant à l'offre ferroviaire, elle est concurrencée en termes de temps de parcours par l'automobile. L'utilisation reste par conséquent faible au regard de l'offre ferrée.

Le réseau de transports en commun urbain est structuré en forme d'étoile et l'offre est variée. 13 communes sont desservies par les lignes régulières du réseau transports urbains briochins (TUB). 38 % des pôles générateurs de déplacements sont desservis par le réseau TUB. L'offre de cars interurbains Breizhgo est surtout développée pour les besoins scolaires à laquelle s'ajoute la desserte du sud du territoire. L'offre de transport à la demande (TAD) via des taxis est forte et attractive.

La part modale des deux-roues (vélo + moto) représente 5 % des déplacements des actifs qui travaillent dans leur commune, la marche 16 % contre 63 % pour la voiture. Un schéma directeur cyclable a été réalisé en 2009 qui fait état de plus de 86 km d'aménagements favorisant la pratique cyclable malgré une topographie difficile. Le territoire compte 9 aires de covoiturage officielles et 7 aires informelles recensées par les communes. De plus, 7 plans de déplacements des entreprises (PDE) ont été signés afin de favoriser la mobilité durable.

En revanche, le dossier fait apparaître que l'organisation urbaine est défavorable aux modes actifs⁷ et qu'il existe peu d'aménagements sécurisés dans les communes rurales. Les conditions d'accès aux établissements scolaires sont également à revoir. L'étalement urbain est enfin un risque d'augmentation des distances à parcourir et engendrerait une hausse du trafic routier.

Le diagnostic montre une détérioration de la qualité de l'air car malgré une baisse générale des concentrations d'ozone, d'oxydes d'azote (NOx) et de particules fines, certaines zones sont davantage impactées dans les secteurs les plus urbanisés. En outre, 68 % des NOx, 23 % des PM10 et 27 % des émissions de PM 2,5 sont imputables au transport routier.

Le bilan du PDU 2006-2016 indique une mobilité encore majoritairement tournée vers l'usage de la voiture, « *des habitudes et pratiques de déplacements qui n'ont pas encore changé* ». Le bilan indique également un manque de déclinaison opérationnelle du PDU à l'échelle de l'agglomération.

Le PDU doit être compatible avec le SRCAE schéma régional « climat air énergie », le schéma de cohérence territoriale SCoT et doit s'inscrire dans la continuité des engagements pris par la collectivité au sein de son plan climat air énergie territorial PCAET.

1.2 Présentation du projet de plan de déplacements de Saint-Brieuc Armor Agglomération

Les objectifs du PDU de SBAA sont de garantir l'accessibilité et la sécurité de chacun dans ses déplacements ; préserver l'environnement et améliorer le cadre de vie et favoriser la cohérence entre l'urbanisation et l'offre en déplacements. À ce titre, 4 enjeux sont identifiés dans le scénario de référence à

⁷ Les principaux modes actifs de déplacement sont la marche et le vélo (Ademe).

savoir : la hiérarchisation du réseau viaire adaptée et sécurisant les déplacements, un stationnement utilisé comme un levier de report modal et le développement de l'offre de transports en commun.

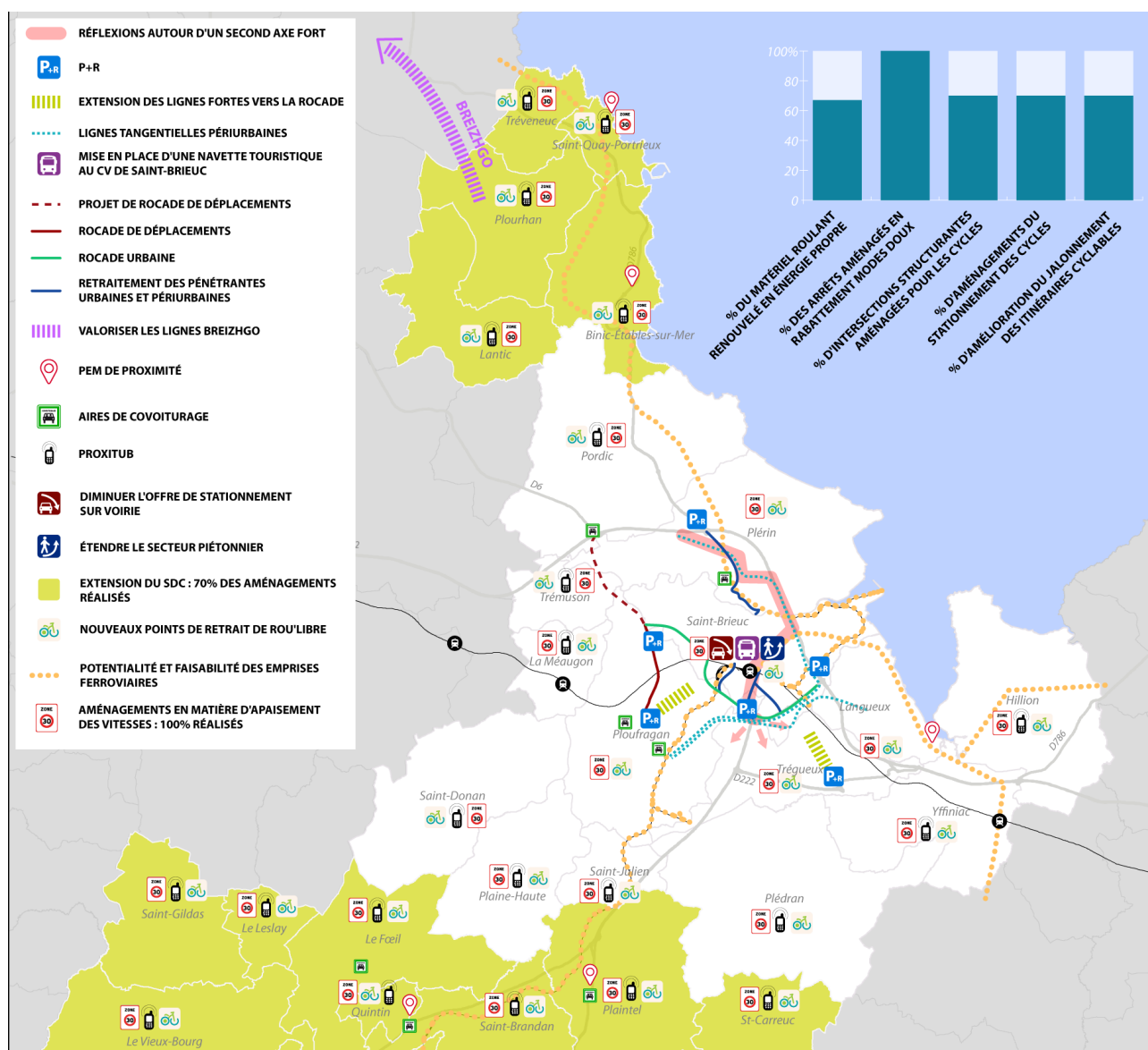
L'objectif du PDU est de faire en sorte que l'usage de la voiture ne soit ni exclusive ni une entrave à la pratique d'autres modes de déplacements. Le PDU affiche comme ambition un taux de 81,9 % de déplacements d'actifs réalisés en voiture contre 86,4 % actuellement. La part de la marche est souhaitée en augmentation de 5,8 à 7,4 % soit une évolution de 45 % et la part de transport en commun de 4,5 à 6,4 %. Une croissance forte du vélo avec une augmentation de 58 % soit environ 3000 déplacements quotidiens est attendue. Ainsi l'objectif est d'augmenter sur le territoire les modes alternatifs de 45 à 59 % des déplacements même si le dossier précise que 4 déplacements sur 5 seront toujours effectués en voiture à échéance du PDU.

Les objectifs diffèrent selon les secteurs du territoire de SBAA : sur Saint-Brieuc, l'objectif est d'atteindre dans le centre près de 17 % de déplacements piétons et 12 % de transport en commun (TC) contre respectivement 13,4 et 8,9 % actuellement. Dans le secteur périurbain les parts modales projetées sont plus modérées (3 % à pied et 5,5 % TC) avec un objectif peu ambitieux de passer de 90,7 % de trajets en voiture à 86,6 %. Sur les autres secteurs plus ruraux, il s'agit pour le PDU de contenir l'évolution du mode automobile.

Le plan d'actions est élaboré pour les 10-15 prochaines années et se décline en fonction de 3 horizons temporels 2020 pour le court terme, 2023 pour le moyen terme et 2028 pour le long terme. Il est structuré autour de 34 actions réparties dans 6 thématiques, concentrées sur le développement et la restructuration des transports en commun (TUB et solutions intermodales), la finalisation de la rocade et l'anticipation des nouvelles circulations et le développement de l'utilisation du vélo.

Au sein des multiples actions du plan, on note que la collectivité souhaite :

- privilégier l'utilisation de la rocade sud et la N12 en requalifiant la rocade urbaine D700/D712 en boulevard pour y limiter le trafic de transit tout en améliorant le jalonnement ;
- développer l'offre de transports de commun avec notamment le projet de bus est-ouest (TEO) actuellement en cours de finalisation. Il s'agit également de réaliser un deuxième fuseau de 10 km en TC selon un axe nord-sud reliant la ZA de l'Arrivée à l'espace Brézillet via le centre-ville de Plérin, la RN12 et l'hypercentre de Saint-Brieuc. La collectivité souhaite aussi développer les lignes de TC tangentielles évitant les trajets via le centre-ville de Saint Brieuc. L'actuel réseau fonctionne en étoile avec un rabattement systématique vers l'hypercentre ;
- développer les aires de covoiturages et les parcs relai (PR) de stationnement pour inciter au report modal : 6 PR sont proposés dans le cadre du PDU à raison de 625 places ;
- modifier le tracé des lignes jusqu'aux échangeurs de la rocade afin d'inciter des solutions alternatives dès la rocade ;
- développer et sécuriser les déplacements à vélos avec le dispositif de location de vélos Rou'Libre, l'expérimentation du transport de vélos dans les bus et l'extension du schéma directeur cyclable à l'ensemble des communes de SBAA ;
- évaluer le potentiel des emprises ferroviaires : actuellement organisées en étoile les anciennes lignes pourraient être valorisées soit pour le mode ferroviaire soit cyclable (type voie verte) ;



Carte synthétique de réalisation des différentes actions du PDU à échéance 2028 (source dossier).

- améliorer les modes actifs dans le centre-ville de Saint-Brieuc et inciter au report modal⁸ en diminuant l'offre de stationnement en centre-ville et en étendant le secteur piétonnier ;
- identifier dans les communes périphériques et rurales de nouveaux points d'arrêts développés comme des pôles d'échange multimodaux.

1.3 Principaux enjeux environnementaux du projet de plan de déplacements urbains de Saint-Brieuc identifiés par l'autorité environnementale

Au regard des effets attendus du fait de la mise en œuvre du plan d'une part, et des sensibilités environnementales du territoire d'autre part, les enjeux environnementaux du plan de déplacements urbains de Saint-Brieuc identifiés comme prioritaires sont :

⁸ Le *report modal* est l'action de remplacer un mode de transport saturé par un autre pour décongestionner le premier.

- la qualité de l'air en lien avec les enjeux identifiés par le plan climat air énergie PCAET des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre ;
- les consommations d'espaces naturels et agricoles liés aux projets de création de rocade.

2. Caractère complet et qualité des informations contenues dans le rapport de présentation

Le dossier comporte un premier volume qui présente le contexte et la démarche du PDU, le bilan du PDU sur la période de 2006 à 2016, la synthèse du diagnostic, les scénarios et le plan d'actions.

Le deuxième volume comprend sous formes d'annexes : le diagnostic du PDU, l'évaluation environnementale et le résumé non technique. Ce dernier présente une série de tableaux qui n'apportent pas une lecture lisible et globale du projet de PDU et de son évaluation environnementale. Le résumé non technique devrait synthétiser l'ensemble du PDU et l'évaluation du plan de manière rédigée, afin de pouvoir être rendre le projet de territoire accessible au grand public.

L'Ae recommande à la collectivité de revoir le résumé non technique de manière à présenter une synthèse du projet, complète et rédigée, permettant au grand public de prendre connaissance du projet de PDU et de ses incidences sur l'environnement.

Le PDU traite de l'organisation de la mobilité dans le ressort territorial de Saint-Brieuc Agglomération. Toutefois, l'attractivité de Saint-Brieuc en termes d'emploi, de commerce et de services (hôpital) génère des mobilités au-delà du territoire de son intercommunalité. Cette question mériterait d'être développée et évaluée par le dossier.

L'Ae recommande à SBAA d'étendre le diagnostic et l'évaluation environnementale du PDU aux déplacements générés au-delà du territoire de l'intercommunalité et de prendre en compte les mobilités en lien avec les territoires limitrophes.

Un certain nombre d'actions, en particulier dans le secteur du développement du déplacement en vélo, sont renvoyées à des études ultérieures au sein du plan d'actions.

L'Ae attire l'attention de la collectivité sur l'importance du caractère opérationnel du PDU d'autant plus que le précédent PDU avait abouti à un manque de mise en œuvre opérationnelle. Un bilan à mi-parcours sera nécessaire pour assurer le suivi du PDU et aboutir et revoir les résultats escomptés.

3. Prise en compte de l'environnement par le projet de plan de déplacements urbains de Saint-Brieuc

3.1 Organisation spatiale et consommation des espaces naturels et agricoles

Le dossier fait apparaître une incidence négative du projet de PDU quant à la hiérarchisation, la création et la requalification d'axes routiers. En effet, les projets de construction de la rocade sud induisent une emprise au sol des axes à créer. Pour rappel, la rocade d'agglomération matérialisée par la D222 est actuellement incomplète. Différents projets routiers sont prévus par SBAA à plus ou moins long terme : à l'est, la réalisation du tronçon entre Le Merlet et Plaine-Ville, en 2 x 1 voie, prévue en 2020, la finalisation de l'axe vers l'ouest et le raccordement à la RN12, un tracé est enfin en cours de réflexion, avec trois itinéraires envisagés permettant de relier Plaine-Ville à la RN12 (par les diffuseurs du Sépulcre, de l'Aéroport ou de la Barricade).

Le projet de PDU est également susceptible d'entraîner une imperméabilisation des sols, une fragmentation de la trame verte et bleue et, à terme, de nouveaux développements urbains à proximité ou le long de ces axes. En outre, le dossier indique que « *la poursuite d'une urbanisation diffuse serait une menace pour lutter contre le tout voiture* ».

L'Ae rappelle à SBAA l'obligation d'appliquer le principe d'action préventive et de correction⁹ des atteintes à l'environnement, au travers de la séquence ERC « éviter, réduire, compenser » à tout nouveau projet routier compte tenu des incidences sur la consommation d'espaces naturels et agricoles, l'imperméabilisation des sols, la dégradation de la trame verte et bleue et des risques de développement d'une urbanisation diffuse avec de nouveaux effets négatifs.

3.2 Prise en compte des risques et limitation des nuisances

Le PDU de SBAA est un plan peu ambitieux alors qu'il est intégré en tant que volet « déplacements » au PCAET de SBAA arrêté le 5 juillet 2008. Si aucun lien de compatibilité n'est exigé entre le PDU et le plan climat air énergie territorial (PCAET), le PDU doit en revanche intégrer les objectifs de la stratégie bas carbone (SNBC). Pour rappel, l'avis de la MRAe de Bretagne, Mission Régionale d'Autorité environnementale, dans un avis du 4 octobre 2018 avait précisé que « *Les objectifs de réduction globale des émissions de gaz à effet de serre retenus sont assez ambitieux, avec une baisse de 2 à 2,5 % par an, à comparer à celle de 1,5 % par an entre les « budgets » successifs de la SNBC (Stratégie Nationale Bas Carbone). Pour la consommation d'énergie globale, les objectifs affichés correspondent sensiblement à ceux fixés nationalement (avec une réduction attendue de 1 à 1,2 % par an)* ».

Or, les éléments du dossier de PDU ne mettent pas clairement en évidence un objectif de diminution du trafic automobile en termes de flux, comme le préconise l'article L.1214-2 du code des transports. Le dossier fait apparaître une incidence négative du projet de PDU quant à la hiérarchisation, la création et la requalification d'axes routiers. En effet, au-delà de l'emprise au sol des axes à créer, le projet de PDU est susceptible de générer de nouveaux flux sur ces secteurs ce qui aura pour effet d'augmenter la pollution atmosphérique sur certains secteurs du territoire et, par conséquent, le nombre de personnes exposées. En outre, le dossier ne fait pas apparaître les effets cumulés du projet de PDU quant à la pollution atmosphérique liées aux autres secteurs (chauffage, industrie etc).

L'Ae recommande à la collectivité de SBAA de mettre le PDU en lien avec les objectifs affichés par le PCAET sur le territoire et de montrer, au sein de l'évaluation environnementale, en quoi les actions du PDU pourront répondre aux objectifs environnementaux sur lesquels la collectivité s'est engagée en particulier sur le plan de la qualité de l'air et de la limitation des émissions de gaz à effet de serre.

Pour la Mission Régionale d'Autorité
environnementale, la présidente



Aline BAGUET

⁹ Article L 110-1 du code de l'environnement issu de la loi 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.