

**Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale
de Nouvelle-Aquitaine relatif au projet d'élaboration du plan de
mobilité de la communauté urbaine du Grand Poitiers (Vienne)**

n°MRAe 2025ANA9

Dossier PP-2024-16761

Porteur du plan : Communauté urbaine du Grand Poitiers
Date de saisine de l'Autorité environnementale : 25 octobre 2024
Date de la consultation de l'Agence régionale de santé : 7 novembre 2024
Date de l'avis de la préfecture de la Vienne : 2 décembre 2024

Préambule

Il est rappelé ici que, 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 sur la qualité de l'évaluation environnementale, ainsi que sur la prise en compte de l'environnement dans le dossier qui lui a été soumis.

En application du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 et du décret n°2022-1025 du 20 juillet 2022, l'autorité environnementale est, dans le cas présent, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

Conformément au règlement intérieur et aux règles internes à la MRAe Nouvelle-Aquitaine, cet avis de l'autorité environnementale a été rendu par délibération de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine.

Ont participé et délibéré : Cédric GHESQUIERES , Michel PUYRAZAT, Jérôme WABINSKI.

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 à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

I. Contexte et objectifs généraux du projet

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur la qualité du rapport environnemental et la manière dont l'environnement a été pris en compte dans le projet d'élaboration du plan de mobilité de la communauté urbaine de Grand Poitiers.

Établi en application des articles L. 1214-1 et suivants du Code des transports, le plan de mobilité (PDM) est un outil global de planification de la mobilité, fixant les orientations du territoire en matière de déplacements pour les dix années à venir. Le PDM fait obligatoirement l'objet d'une évaluation, et le cas échéant, d'une révision, tous les cinq ans, afin de s'assurer de la mise en œuvre des actions préconisées et de les adapter en fonction de l'évolution du territoire, des besoins et de la législation.

Le PDM définit les principes généraux des transports de biens et de personnes, de la circulation (tous modes confondus) et du stationnement dans le périmètre des transports urbains. Il vise à assurer l'équilibre entre les besoins en matière de mobilité, les politiques urbaines et la protection de l'environnement et de la santé humaine.

Il a notamment pour objectif de réduire la circulation automobile en vue d'améliorer la qualité de l'air, diminuer les émissions de gaz à effet de serre et réduire les nuisances sonores.

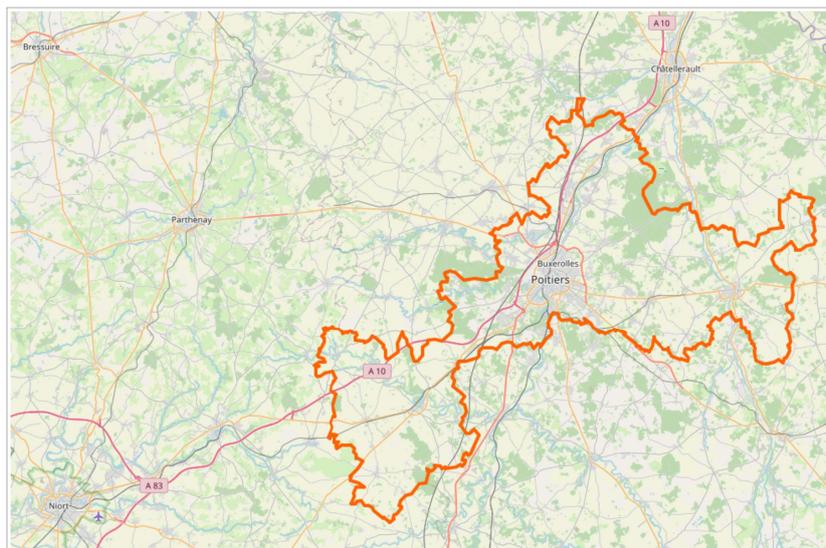
Le PDM est non seulement un outil de planification, mais également un outil de programmation. En effet, il hiérarchise et prévoit le financement de ses actions. Ses mesures s'imposent aux plans locaux d'urbanisme, aux actes et aux décisions prises au titre des pouvoirs de police du maire et des gestionnaires de voirie.

Le projet de PDM a été arrêté par le conseil communautaire de Grand Poitiers le 27 septembre 2024. Il fait l'objet d'une évaluation environnementale en application des articles L. 122-4 et R. 122-17 du Code de l'environnement.

L'évaluation environnementale est l'occasion d'apprécier si les axes et les actions du PDM sont adaptés, pertinents et suffisants pour atteindre les objectifs environnementaux affichés et de mettre en évidence, le cas échéant, les freins de nature à restreindre leur mise en œuvre ou leurs ambitions environnementales. Il s'agit également d'apprécier la prise en compte des impacts potentiels du plan d'actions sur l'ensemble des composantes environnementales du territoire.

A. Présentation du territoire et contexte des documents en vigueur

La communauté urbaine de Grand Poitiers regroupe 40 communes et compte 197 277 habitants en 2020 répartis sur un territoire de 1 064,7 km². Huit communes¹ regroupent environ deux tiers des habitants de la communauté urbaine. La population de Grand Poitiers présente une très forte proportion d'étudiants (22 503 étudiants à Poitiers en centre-ville et sur le campus en 2019).



Périmètre de la communauté urbaine de Grand Poitiers
(Source : OpenStreetMap)

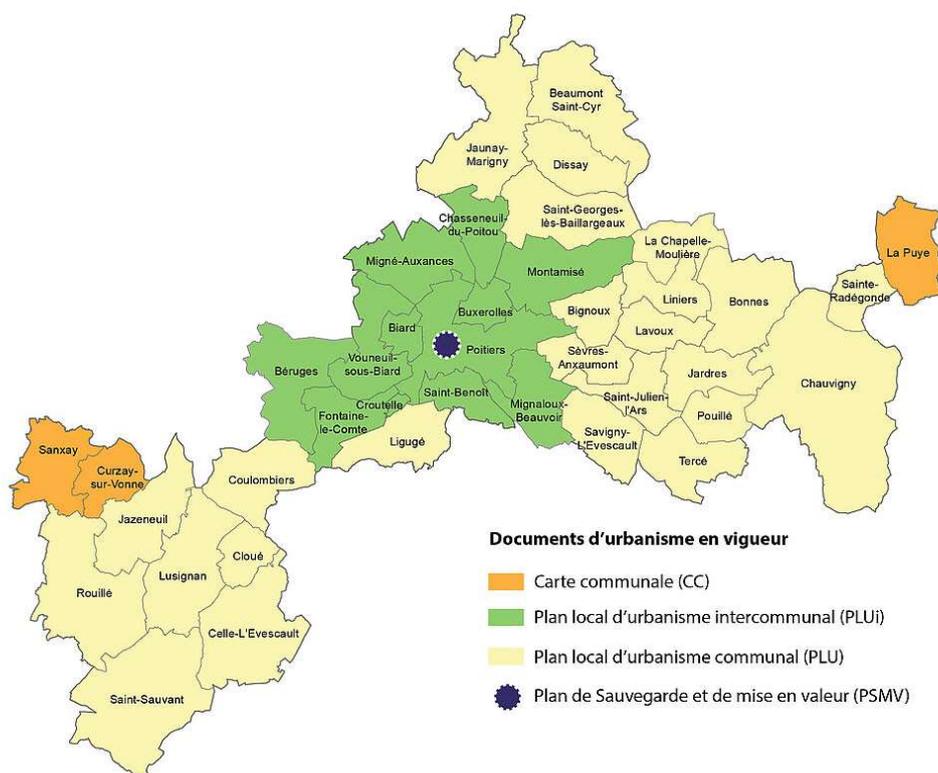
1 Unité urbaine de Poitiers (INSEE) : Poitiers, Buxerolles, Jaunay- Marigny, Saint-Benoît, Migné-Auxances, Vouneuil-sous-Biard, Chasseneuil-du-Poitou, Biard

Le territoire est couvert par le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de Grand Poitiers adopté en 2019 et ayant fait l'objet d'un avis² de la MRAe le 1^{er} octobre 2019. Dans la même temporalité que l'élaboration du PDM, la MRAe a été saisie pour avis sur le projet de révision du PCAET. Le plan d'actions du PDM constitue la déclinaison des actions du PCAET 2025 en matière de transport afin de répondre à l'enjeu n°1 « Réduire l'utilisation de la voiture individuelle en développant les transports collectifs, le covoiturage et les modes actifs ».

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération de Grand Poitiers a été approuvé en 2017.

Le programme local de l'habitat (PLH) de Grand Poitiers a été approuvé le 6 décembre 2019.

Le territoire est actuellement couvert par un PLUi, 27 PLU et trois cartes communales. L'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté urbaine de Grand Poitiers est engagée depuis le 25 juin 2021.



Le territoire est également couvert par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Seuil du Poitou³ approuvé le 11 février 2020 et ayant fait l'objet d'un avis⁴ de la MRAe en date du 24 juillet 2019. Le SCoT identifie quatre pôles structurants pour les transports sur le territoire de Grand Poitiers : le grand pôle urbain de Poitiers, les pôles urbains d'équilibre de Lusignan et de Chauvigny et le pôle spécifique du Futuroscope.

Le territoire est concerné par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire Bretagne 2022-2027 et les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du Clain, de la Vienne et de la Sèvre Niortaise et du Marais Poitevin.

Grand Poitiers est membre du syndicat mixte des transports Nouvelle-Aquitaine Mobilités et fait partie du bassin de mobilité Vienne et Charentes.

La communauté urbaine est polarisée par la ville de Poitiers. Les principales villes à proximité sont Châtelleraut, Niort et Limoges. Le territoire compte 96 450 emplois occupés à 59 % par des résidents de la communauté urbaine de Grand Poitiers dont 29 % à Poitiers.

2 Avis de la MRAe 2019ANA186 du 1^{er} octobre 2019 consultable à l'adresse suivante :

https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pp_2019_8686_pcaet_grandpoitiers_avis_ae_dh_mls_signe.pdf

3 Le SCoT du Seuil de Poitou regroupe la communauté urbaine de Grand Poitiers, la communauté d'agglomération de Grand Châtelleraut et les communautés de communes du Haut Poitou et des Vallées du Clain.

4 Avis de la MRAe 2019ANA144 du 24 juillet 2019 consultable à l'adresse suivante :

https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pp-2019-8384_scot_seuil_du_poitou_signe.pdf

Le territoire présente quatre pôles générateurs de déplacements principaux : le centre-ville de Poitiers, le site du Futuroscope (parc touristique et technopole), le campus universitaire et les deux centres hospitaliers. L'aéroport Poitiers-Biard, la gare de Poitiers et les 27 zones d'activités économiques communautaires sont identifiés comme des pôles générateurs de déplacements secondaires. La ville de Poitiers est dotée d'un plan vélo 2022-2026.

Le territoire de la Communauté Urbaine dispose d'une topographie au relief marqué par des plateaux et les vallées du Clain, de ses affluents et de la Vienne. En 2018, les surfaces agricoles représentent 91 % du territoire de Grand Poitiers. Les plaines agricoles accueillent en particulier l'Outarde canepetière, espèce protégée d'oiseau de plaine. Grand Poitiers s'est doté d'un atlas de la biodiversité communautaire en 2023.

Le territoire est concerné par :

- la réserve naturelle nationale du Pinail, complexe unique de mares et tourbières, landes et prairies humides, boisements de feuillus ou résineux, également classée en site Natura 2000 (directive habitats, faune, flore) et en tant que zone humide d'importance internationale (dite « RAMSAR ») ;
- quatre sites⁵ Natura 2000 protégés au titre de la directive « Oiseaux »,
- la réserve naturelle régionale de Saint-Cyr ;
- le projet de réserve naturelle régionale du Haut-Poitou ;
- 38 ZNIEFF, 2 arrêtés de protection de biotope, 10 sites classés et 21 sites inscrits, 2 espaces naturels sensibles (ENS), 25 parcs naturels urbains.

B. Diagnostic des mobilités

Sur le territoire, 65 % des déplacements s'effectuent en voiture, 26 % à pied, 8 % en transport en commun (TC) et 2 % en vélo en 2018 avec des disparités selon les secteurs (75 % des déplacements se font en voiture dans les secteurs excentrés et 31 % à pied dans la centralité). Le PDM appréhende le fonctionnement du territoire à une échelle plus large que celle de la communauté urbaine notamment en ce qui concerne les déplacements en transport collectif et en vélo. La réflexion est notamment élargie aux territoires du SCOT et à ses acteurs.

Le diagnostic mentionne les éléments favorables au développement de la marche (proximité des commerces, services, équipements, confort et sécurité des trajets, etc.) mais ne fournit pas d'état des lieux territorialisé.

Le vélo est faiblement utilisé sur l'ensemble du territoire avec un potentiel de développement important du réseau cyclable et de l'offre en stationnement selon le dossier. Le diagnostic pointe en effet un déficit d'itinéraires cyclables continus et sécurisés et d'une offre de stationnement sécurisée et adaptée aux besoins sur l'espace public, dans les équipements publics et les lieux de résidence. Le réseau cyclable actuel est évalué à 301 km. Le plan vélo existant prévoit la réalisation de 143 km supplémentaires afin d'assurer les continuités dans les liaisons cyclables actuelles. Le diagnostic évoque la réalisation d'une évaluation de la qualité des infrastructures existantes, notamment sur la commune de Bruxerolles. Des aides financières sont proposées pour l'achat de vélos à assistance électrique par la communauté urbaine de Grand Poitiers.

Le territoire dispose de dix gares ferroviaires dont la gare de Poitiers (16 500 voyageurs par jour), celle du Futuroscope (1 000 voyageurs par jour) et trois gares accueillant plus de 100 voyageurs par jour en 2022. Poitiers est également desservie par des lignes TER en provenance de Limoges, La Rochelle, Châtellerauld et Angoulême.

Le réseau ferré est complété par un réseau de transport collectif urbain et interurbain « Vitalis » qui propose des lignes structurantes, des lignes de maillage et de desserte locale, des lignes scolaires, du transport à la demande. La ville de Poitiers dispose de parcours en site propre. Le territoire est également desservi par des lignes de bus régionales. Selon le dossier, un renforcement de l'offre de transport en commun est nécessaire en heure de pointe, ce qui nécessite une augmentation du nombre de bus et la création d'un dépôt de bus complémentaire. Le territoire compte 14 parkings-relais situés à proximité d'un arrêt de bus mais non réservés aux usagers des bus.

La communauté urbaine de Grand Poitiers se situe au croisement de grands axes de transport : réseau routier principal structuré autour de l'axe autoroute A10 - route nationale RN10 traversant le territoire du nord-est au sud-ouest et de l'axe RN149 - RN147 orienté nord-ouest / sud-est, complété par un réseau routier départemental.

5 Les sites Natura 2000 (Directive Oiseaux) : Les plaines du Mirebalais et du Neuvilleois, La forêt de Moulière, landes du Pinail, bois du Défens, du fou et de la Roche de Bran, le plateau de Bellefonds et la plaine de la Mothe Saint-Heray-Lezay.

Selon le dossier, Grand Poitiers ne présente pas une couverture homogène de son territoire par les aires de covoiturage. Le diagnostic mentionne une réflexion stratégique à mener sur le positionnement et les besoins des aires de covoiturage.

En 2022 sur Poitiers, le nombre de véhicules autorisés pour le stationnement des résidents sur voirie était équivalent au nombre de places disponibles, impliquant une forte pression sur le stationnement en centre-ville. De manière générale, le stationnement sur voirie génère des contraintes pour certaines communes comme Chauvigny. Le diagnostic incite à une prise en compte de cette problématique dans les futures réflexions d'aménagements (PLUi et projets), d'accès et de circulation dans les quartiers.

Un service d'autopartage existe pour les résidents du centre de Poitiers (15 véhicules pour 339 abonnés). Il a un impact positif⁶ sur le stationnement et le nombre de véhicules personnels utilisés. Grand Poitiers ambitionne le déploiement de ce service sur l'ensemble du territoire de la communauté urbaine.

L'aéroport de Poitiers-Biard présente une fréquentation d'environ 100 000 passagers par an pour des destinations essentiellement tournées vers l'Europe.

Les éléments d'analyse relatifs au transport de marchandises sont très succincts et sont issus du diagnostic réalisé dans le cadre de l'élaboration du SCoT du Seuil du Poitou. Les pôles générateurs sont les zones d'activités économiques et les centres-villes. Le diagnostic pointe un trafic des poids-lourds important sur l'A10 au nord de Poitiers se prolongeant sur la RN10 au sud. Le rapport mentionne l'absence de données sur les infrastructures dédiées à la « logistique du dernier kilomètre ».

La MRAe recommande la réalisation d'enquêtes spécifiques et d'une analyse des principaux flux de marchandises afin d'identifier les besoins actuels et à venir dans un contexte de changement climatique.

Les infrastructures de recharge des véhicules électriques sont gérées à l'échelle du département de la Vienne. 49 sites seront équipés de points de recharges d'ici 2025 sur le territoire du Grand Poitiers. Selon le dossier, les objectifs de déploiement des bornes de recharge complémentaires sont à définir.

Le diagnostic présente une analyse détaillée de « la mobilité pour tous » comprenant les actions déjà engagées et les solutions envisagées pour répondre aux besoins et aux problématiques du territoire. Le dossier devrait mettre en évidence la plus-value du PDM sur ce point.

C. Description du projet

Les objectifs du PDM de Grand Poitiers sont fixés à l'horizon 2035. Ils s'inscrivent dans une démarche d'amélioration de la qualité de vie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Sont en particulier recherchés, l'accès aux déplacements pour tous et aux mobilités décarbonées, l'efficacité des systèmes de mobilités et de transport et la réduction des nuisances, notamment par un report des parts modales de déplacements en véhicule à énergie fossile vers les modes actifs et collectifs.

Le projet de PDM fixe comme objectif de porter la part des déplacements en voiture individuelle à 56 % en 2035 contre 65 % en 2018, celle des transports en commun à 11 % contre 8 % en 2018 et celle des déplacements en vélo à 5 % contre 2 % en 2018.

Le PDM s'articule autour de cinq axes déclinés en 28 actions listées en annexe de l'avis de la MRAe :

- Axe A : Affirmer une nouvelle politique de mobilité ambitieuse pour répondre aux enjeux de 2035 et impliquer les acteurs du territoire (et des territoires périphériques) dans sa mise en œuvre et son suivi ;
- Axe B : Repenser l'urbanisation et raccourcir les distances ;
- Axe C : Développer la mobilité des plus fragiles ;
- Axe D : Développer les transports collectifs et la multimodalité ;
- Axe E : Développer les modes actifs et réduire les nuisances générées par la circulation automobile.

Les cinq axes du PDM correspondent aux cinq actions du volet « transport » du PCAET de Grand Poitiers en cours de révision y compris dans leurs intitulés.

D. Articulation avec les autres plans et programme

Le dossier rappelle les orientations cadres au niveau national, mais aussi les objectifs et les règles fixés au sein du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Nouvelle-Aquitaine, du SCoT du Seuil du Poitou et du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) concernant plus particulièrement le PDM.

⁶ Une voiture en autopartage remplace 5 à 8 véhicules personnels et permet de libérer jusqu'à 3 places de stationnement public (source : diagnostic du PDM page 132)

Le rapport environnemental analyse l'articulation du PDM avec les objectifs du SRADDET Nouvelle-Aquitaine, les objectifs du document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCoT du Seuil du Poitou et les actions du PCAET de Grand Poitiers en cours de révision. L'analyse de l'articulation du PDM avec les 13 règles du SRADDET qui concernent le PDM fait défaut.

La MRAe considère que l'évaluation environnementale devrait approfondir l'analyse de la cohérence du PDM avec le SCoT, notamment le document d'orientation et d'objectifs (DOO) qui comprend l'identification de projets structurants ainsi que les prescriptions générales sur les transports. Il est également nécessaire de présenter une analyse de la cohérence du PDM avec le SCoT sur les hypothèses de développement de population et d'emploi, ainsi que sur les objectifs en matière de développement urbain, de consommation d'espaces et de protection d'espaces agricoles, naturels et urbains, sur lesquels le PDM peut avoir des impacts directs et indirects. Le SCoT (objectif 38) prévoit notamment le développement de l'urbanisation à proximité des transports collectifs et dans les zones couvertes par les mobilités actives.

Le rapport environnemental ne présente pas d'analyse de la cohérence du PDM avec le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération de Grand Poitiers.

La MRAe recommande de compléter l'analyse de l'articulation du PDM avec les règles du SRADDET, avec le SCoT du Seuil du Poitou et avec les actions du PPA.

E. Principaux enjeux relevés par la MRAe

Au regard des caractéristiques du territoire et du contenu du PDM de Grand Poitiers, la MRAe identifie les principaux enjeux suivants :

- la maîtrise de la consommation d'espaces ;
- la préservation des milieux naturels et de la biodiversité ;
- la préservation de la ressource en eau ;
- l'amélioration de la qualité de l'air et ses effets sur le climat et la santé humaine par la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

II. Analyse de la qualité du rapport de présentation et de la démarche d'évaluation environnementale

A. Qualité générale et accessibilité des documents

Le plan de mobilité de Grand Poitiers est composé d'un diagnostic des déplacements, d'une présentation de ses orientations stratégiques, d'un plan d'actions et d'un volet consacré à sa mise en œuvre. Il s'accompagne d'un rapport environnemental comportant le résumé non technique et d'une annexe accessibilité⁷.

Le diagnostic du PDM s'appuie essentiellement sur les éléments établis dans le cadre de l'élaboration en cours du PLUi de la communauté urbaine de Grand Poitiers ainsi que sur une enquête « ménages déplacements » réalisée en 2018 selon les standards nationaux, évaluant quantitativement les déplacements. La méthodologie de l'enquête n'est pas expliquée et les résultats demeurent souvent succincts, sans analyse détaillée.

Les éléments de diagnostic rappelés dans le plan d'actions sont présentés de manière claire et intelligible.

Le diagnostic comporte les recueils des éléments issus des concertations (réunions de travail et des réunions publiques relatifs aux différents modes de déplacement et à l'intermodalité) qu'il serait préférable de positionner en annexe. Dans le diagnostic, il conviendrait d'expliquer de quelle manière les résultats de la concertation ont été pris en compte dans l'élaboration du PDM.

Les thématiques abordées dans l'état initial de l'environnement (occupation des sols, eau, air, milieux naturels, énergies et gaz à effet de serre, etc.) ne comportent pas systématiquement d'analyse des liens avec le PDM pour dégager les principaux enjeux et les préconisations territorialisées et sont conclues par une synthèse succincte.

⁷ L'annexe accessibilité prévue à l'article R. 1214-1 du Code des transports est un document annexe du plan de mobilité qui constitue une obligation légale depuis la loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Cette annexe vise à identifier l'état de l'accessibilité sur le territoire et à proposer une stratégie pour le rendre accessible à tous. Elle indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité et la continuité de la chaîne du déplacement.

En particulier, la MRAe relève que la thématique relative à la gestion des déchets est développée dans le dossier alors que le rapport environnemental conclut que « *le PDM ne comporte aucune interaction avec cette thématique* ».

L'état initial de l'environnement présente dans un tableau de synthèse les grands enjeux environnementaux du territoire de Grand Poitiers par thématique, le niveau d'enjeu et les leviers d'actions mobilisables. Cette structuration offre une appréhension aisée des problématiques du territoire, qui pourrait être utilement complétée par des précisions sur les secteurs à enjeux (par exemple pour les infrastructures constituant des obstacles aux continuités écologiques, ou encore les secteurs affectés par des nuisances sonores).

À ce titre, les cartes du territoire contenues dans l'état initial de l'environnement et le plan d'actions ne sont pas présentées à une échelle adaptée pour leur exploitation et limite la mise en œuvre opérationnelle du PDM.

Le résumé non-technique est présenté en première partie de l'évaluation environnementale. La MRAe recommande de présenter le résumé non-technique dans un document indépendant afin d'améliorer son accessibilité.

B. Exposé des motifs et des solutions de substitution

Selon le dossier, parmi les déplacements en voiture générés par les habitants et les activités du Grand Poitiers, 86 % sont réalisés à l'intérieur du périmètre de Grand Poitiers (de Poitiers vers Chasseneuil par exemple) et 14 % avec les autres territoires en dehors du Grand Poitiers (de Poitiers vers Châtelleraut par exemple).

4,1 millions de kilomètres ont ainsi été parcourus par jour en voiture par les habitants de Grands Poitiers en 2018. Les kilomètres parcourus sont effectués pour moitié à l'intérieur du périmètre de Grand Poitiers, et pour l'autre moitié par des trajets avec les autres territoires (trafic d'échange).

La stratégie retenue dans le cadre de l'élaboration du PDM est fondée sur un objectif de réduction des kilomètres parcourues en automobile à l'horizon 2035. Pour ce faire, le dossier fixe un objectif de report modal de 745 000 km par jour parcourus en automobile vers des modes alternatifs de déplacements (transport en commun, vélo, marche, covoiturage).

Les calculs présentés dans le fascicule relatif au plan d'actions pour l'évaluation de ces kilomètres à reporter sur des modes de déplacement alternatifs semblent prendre en compte, selon le dossier :

- l'objectif du PCAET de Grand Poitiers d'une réduction de 35 % des consommations énergétiques liées au transport entre 2015 et 2030, en passant d'une consommation d'énergie de 2 038 GWh en 2018 à 1 298 GWh en 2030 ;
- une hypothèse d'augmentation de population sur le territoire de + 10 % entre 2018 et 2035 s'inscrivant dans la poursuite des dernières tendances (taux de croissance de + 0,58 % par an observé entre 2014 et 2020) ;
- et une hypothèse de réduction de 29 % des consommations unitaires des voitures entre 2018 et 2035 prenant en compte les effets de l'électrification du parc de véhicules.

Les hypothèses doivent être détaillées, expliquées et confrontées aux objectifs du SCoT et du PLUi en cours d'élaboration. Le rapport devrait notamment préciser le nombre d'habitants supplémentaires et d'emplois attendus à l'horizon 2035 pour une prise en compte dans le PDM. **La MRAe recommande d'explicitier les raisonnements et les calculs ayant conduit à un objectif de report modal de 745 000 km par jour parcourus en automobile vers des modes alternatifs de déplacements.**

Le dossier présente les scénarios développés dans le cadre de l'élaboration du PDM permettant d'atteindre cette réduction de 745 000 km automobiles par jour. Quatre scénarios de report modal des kilomètres parcourus en véhicules automobiles vers les modes alternatifs ont en effet été envisagés. Ces scénarios dépendent d'une répartition du report modal plus ou moins importante sur les flux d'échanges régionaux ou les flux internes à Grand Poitiers :

- Le scénario 1 vise un report des kilomètres parcourus préférentiellement sur les flux d'échanges régionaux (+ 62 %), et plus limité sur les flux internes (+ 24 %) ;
- Le scénario 2 vise un report des kilomètres parcourus préférentiellement sur les flux internes (+ 48 %), et plus limité sur les flux d'échanges (+ 31 %) ;
- Le scénario 3 vise un report sur les flux d'échanges régionaux (+ 46 %) et les flux internes (+ 36 %) plus équilibré ;
- Le scénario 4 vise à privilégier un report équilibré à la fois sur les flux d'échanges (+ 40 %) et sur les flux internes (+ 40 %) ;

Le scénario 4 retenu vise une augmentation de + 40 % de la fréquentation des modes alternatifs à la voiture particulière, tout mode confondu, sur les flux régionaux et sur les flux internes.

Le dossier ne fournit pas d'analyse comparative de ces scénarios, notamment au regard de critères d'ordre environnemental, ni de justification du scénario retenu.

La MRAe rappelle que la démarche d'évaluation environnementale pour élaborer le projet de PDM requiert de présenter plusieurs scénarios alternatifs de développement des mobilités afin de retenir le scénario le plus favorable au regard des objectifs de protection de l'environnement du territoire.

La MRAe recommande de présenter une analyse multicritère des scénarios envisagés justifiant que le projet de PDM retenu est de moindre incidence pour l'environnement.

Pour les flux internes à Grand Poitiers, quatre scénarios de développement des modes de déplacement alternatifs ont ensuite été étudiés en modulant l'augmentation de la fréquentation de chacun des modes (Transport en commun (TC), covoiturage et vélo). Le scénario retenu prévoit une augmentation de l'usage des transports en commun de + 40 % et des déplacements en vélo de 200 % pour atteindre une part modale des TC de 11 % et du vélo de 5 % en 2035.

La MRAe considère que les hypothèses utilisées pour construire le scénario multimodal de déplacements doivent être justifiées dans le dossier.

Le PDM vise également une augmentation de la part modale du covoiturage par des incitations financières, le développement des aires de covoiturage et de l'intermodalité.

Selon le dossier, le développement de la marche, déjà importante sur le territoire, sera minime avec une part modale passant de 26 % en 2018 à 28 % en 2035 en s'appuyant sur une augmentation des déplacements des courtes distances par une intégration de la marche dans la localisation des services et dans l'aménagement de l'espace.

Une estimation du coût global du PDM est fournie dans le dossier. Le coût supplémentaire du PDM par rapport aux budgets déjà engagés (non précisés) par Grand Poitiers pour sa politique de mobilité est évalué entre 24,5 M€ et 31,5 M€ par an. Les principales dépenses supplémentaires concernent les actions relatives au développement des transports collectifs.

C. Qualité de la démarche d'évitement-réduction-compensation (ERC)

L'analyse des incidences présentée dans le rapport environnemental est sommaire. Le rapport présente une analyse qualitative des incidences par action (négative, modérée, positive ou nulle) sur chacune des thématiques environnementales⁸ analysées dans le cadre de l'état initial de l'environnement.

Il ressort de cette analyse que le plan d'actions devrait produire des impacts positifs sur la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre (GES), le bruit, le bien-être, l'activité physique et la consommation d'énergie ainsi que des impacts modérés sur la consommation d'espaces, les paysages, le patrimoine bâti, les sols et les milieux naturels et aquatiques.

Deux actions contribueraient plus particulièrement à la plus-value environnementale du PDM :

- Action A1 : Développer une politique de mobilité ambitieuse, transversale et exemplaire ;
- Action A3 : Faire connaître les alternatives à la voiture individuelle et accompagner les acteurs du territoire dans le changement de pratiques.

Cependant, le rapport ne propose pas d'évaluation des incidences quantifiées, ni localisées lorsque c'est pertinent. Par exemple, les incidences des actions qui incluent des aménagements sont jugées modérées, sans que les secteurs pressentis pour la réalisation de ces aménagements ne soient croisés avec les enjeux environnementaux localisés sur ces secteurs, ou sans prescrire de conditions de réalisation pour ces aménagements selon une logique d'évitement ou de réduction des incidences environnementales. Par ailleurs, lorsque des incidences significatives sont attendues de la part de certaines actions sur une thématique (par exemple sur les émissions de gaz à effet de serre par le développement des mobilités alternatives), le dossier n'effectue pas de quantification ni d'évaluation de leur contribution aux objectifs du PDM.

La MRAe estime, qu'a minima pour les interventions lourdes et identifiées, les incidences sur l'environnement doivent être évaluées de manière suffisamment précise, quantifiée et spatialisée.

⁸ Onze thématiques ont été étudiées : consommation d'espaces, fragmentation des milieux naturels, qualité des milieux aquatiques et des sols, qualité des milieux naturels, bien-être et activité physique, environnement sonore, qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre, paysage et patrimoine, transition énergétique, risques naturels et technologiques).

Elle recommande également de préciser l'état initial en identifiant spatialement et/ou quantitativement les secteurs à enjeux environnementaux qui seront impactés par les actions du PDM sur le territoire, et de préciser l'analyse des incidences sur ces enjeux.

Les mesures d'évitement et de réduction préconisées dans le rapport environnemental consistent à « prendre en compte les espaces naturels et agricoles lors des aménagements à réaliser », à « limiter l'imperméabilisation par l'utilisation de matériaux poreux » et à prendre en compte une gestion des eaux pluviales adaptées. Le dossier ne précise pas de quelle manière ces mesures sont traduites dans le plan d'actions.

La MRAe recommande de prévoir dans les fiches actions les mesures préconisées d'évitement et de réduction des impacts du PDM.

Le rapport propose comme mesure de réduction des impacts potentiels des différents projets sur les sites Natura 2000 de réaliser une étude d'impact qui permettra de qualifier plus précisément les incidences de ces projets sur ces sites sensibles.

La MRAe recommande de compléter l'évaluation des incidences en cartographiant les secteurs à enjeux au sein des sites Natura 2000, des zones humides et de la trame verte et bleue (TVB) afin d'évaluer de manière proportionnée les incidences du projet de PDM et de proposer des mesures d'évitement ou de réduction adaptées dès le stade du PDM et qui s'imposeront aux projets mis en œuvre par la suite.

La MRAe rappelle que le Code de l'environnement exige de lever toute ambiguïté portant sur le risque d'incidences notables en amont de l'approbation du plan, sans reporter la responsabilité sur un projet ultérieur. Les études complémentaires, proposées comme mesures de réduction devraient être conduites avant l'approbation des actions du PDM.

D. Méthode de suivi du PDM

La collectivité prévoit que le PDM fera l'objet d'une évaluation en 2030 afin de corriger ou d'ajuster le plan d'actions en fonction des résultats. Le suivi de la mise en œuvre des actions de manière plus fine et régulière (suivi annuel) permettra, selon le dossier, d'informer les acteurs sur l'avancement des actions, les difficultés rencontrées et les effets constatés. L'action A4 est dédiée au suivi et à l'évaluation de la mise en œuvre des actions du PDM. Elle préconise la réalisation d'une enquête ménage-mobilité en 2025 afin d'actualiser celle réalisée en 2018.

59 indicateurs de suivi et d'évaluation sont d'ores et déjà identifiés dans les fiches actions et listés⁹ dans le rapport environnemental. Les valeurs initiales des indicateurs, les valeurs à atteindre, les fréquences de suivi et les sources des données ne sont pas renseignées. Il est en outre nécessaire de prévoir des valeurs d'alerte de l'indicateur susceptibles de renseigner, le cas échéant, sur l'absence d'efficacité du PDM, et de le ré-orienter en conséquence.

Le rapport précise que les modalités de suivi du PDM seront précisées dès l'adoption du PDM.

La MRAe recommande de préciser les indicateurs de suivi et d'évaluation du PDM avant son adoption en renseignant la valeur de référence, les objectifs poursuivis, la fréquence de suivi et la source de données pour chaque indicateur de suivi des effets du PDM sur l'environnement, ainsi que les valeurs d'alerte susceptibles de déclencher une ré-orientation de la stratégie et des actions du PDM.

E. Gouvernance

Le dossier présente l'organisation des services de Grand Poitiers concernés par l'élaboration et la mise en œuvre du PDM ainsi que le comité des partenaires de Grand Poitiers mis en place en 2021 (page 24 diagnostic). Le diagnostic met en évidence les atouts et les faiblesses de la gouvernance actuelle.

Le plan d'actions prévoit d'adapter et de mettre en œuvre une gouvernance partenariale et collaborative du PDM afin de renforcer le travail collaboratif entre les différents acteurs du territoire et d'associer les territoires voisins (action A2).

9 Rapport environnemental – pages 217 à 219

III. Prise en compte de l'environnement par le projet de PDM

A. État initial de l'environnement

Différentes sources ont été consultées comme les observatoires régionaux, les données collectées et produites dans le cadre de l'élaboration du PCAET de Grand Poitiers, le SRADDET, le diagnostic du PLUi en cours d'élaboration, les bases de données naturalistes, les études et cartographies existantes sur les risques naturels, le dossier départemental des risques majeurs et les bases de données sur l'eau.

L'état initial de l'environnement décrit et cartographie les entités paysagères identifiées sur le territoire de la communauté urbaine. Si les éléments patrimoniaux sont cartographiés, leur description est très sommaire, le rapport évoquant seulement le nombre de bâtiments protégés au titre des monuments historiques.

Le SDAGE Loire-Bretagne a pour objectif de préserver et restaurer les zones humides. Le rapport mentionne des inventaires des zones humides en cours de réalisation par les SAGE du Clain, de la Vienne et de la Sèvre Niortaise et du Marais Poitevin sur le territoire de la communauté urbaine de Grand Poitiers.

La MRAe recommande d'actualiser, le cas échéant, l'état initial de l'environnement par les cartographies des zones humides issues des inventaires déjà réalisés.

Dans le cadre de l'élaboration de son PLUi, Grand Poitiers a établi une trame verte et bleue (TVB) visant à préserver et à restaurer les continuités écologiques identifiées sur le territoire ainsi qu'une trame noire¹⁰ qui a pour objectif de préserver ou restaurer un réseau écologique propice à la vie nocturne des espèces. Cependant, l'état initial de l'environnement ne présente pas de description ni de cartographie du fonctionnement écologique du territoire (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques de la TVB) permettant d'appréhender la nature des habitats et les interactions entre les espèces et les différents milieux.

L'état initial de l'environnement indique que les infrastructures de transport (voie ferrée, autoroute, axes routiers au trafic important) et les ouvrages hydrauliques (seuils, digues, ponts) constituent des éléments fragmentant des continuités écologiques identifiées sur le territoire. Le dossier mentionne un recensement des points de conflits impactant la trame verte et bleue et la trame noire de Grand Poitiers. Le rapport environnemental fournit une carte¹¹ des points de conflit par fragmentation lumineuse pour la trame noire mais les points de conflits entre infrastructures de transport ou secteurs urbanisés et continuités écologiques ne sont pas cartographiés. Il convient de compléter l'état initial de l'environnement par une cartographie des zones de conflits impactant la trame verte et bleue.

Le dossier ne fait pas état de la végétation d'accompagnement des principales infrastructures dont le développement pourrait réduire les effets de rupture liés à la présence de ces axes majeurs. Les délaissés routiers et les accotements ne sont pas identifiés comme des éléments de la trame verte et bleue, le rapport ne comportant aucune information relative à l'existence d'un plan de gestion des dépendances routières.

La MRAe recommande d'analyser le rôle de la végétation d'accompagnement des infrastructures de transport, des délaissés routiers et des accotements au sein de la trame verte et bleue, pour, le cas échéant, proposer par la suite des mesures adaptées pour une gestion durable de ces espaces.

L'état initial de l'environnement recense l'ensemble des risques naturels et technologiques concernant le territoire de Grand Poitiers.

Le territoire est couvert par trois plans de prévention des risques d'inondation (PPRi) par débordement des cours d'eau. Le risque de rupture des barrages de Lavaud-Gelade et de Vassivière est susceptible de provoquer une onde de submersion en cas de rupture.

Le risque nucléaire lié au centre nucléaire de production d'électricité (CNPE) de Civaux concerne 11 communes de Grand Poitiers. Le transport de matières dangereuses se fait essentiellement par voie routière.

10 La trame noire est l'ensemble des corridors écologiques caractérisés par une certaine obscurité et empruntés par les espèces nocturnes. Le degré de luminosité artificielle nocturne imposé par le réseau d'éclairage délimite donc des corridors écologiques (source : Wikipédia)

11 Rapport environnemental – page 112

B. Prise en compte des enjeux dans le plan d'action

Le plan d'actions comporte 28 actions réparties selon cinq axes stratégiques reflétant les enjeux de mobilité du territoire (cf. annexe au présent avis). Les actions sont présentées sous la forme de fiches actions comprenant un rappel de l'objectif, une description de l'action, une échéance prévisible de réalisation (qui s'échelonne le plus souvent entre 2025 et 2035 mais qui reste à préciser), une indication de la maîtrise d'ouvrage et des partenaires théoriques et la définition d'indicateurs de suivi et d'évaluation. Les fiches actions pourraient comporter également une estimation du coût de l'action et l'identification des freins potentiels.

Le rapport évoque la portée stratégique plutôt qu'opérationnelle du plan de mobilité. Le dossier¹² précise que la collectivité a fait le choix d'un programme d'actions actant des grands principes avec des éléments à affiner et à développer sur la période de mise en œuvre du PDM 2025-2035.

La MRAe considère au contraire que le PDM se doit d'être opérationnel et prescriptif notamment par le biais de la mise en œuvre d'actions détaillées, chiffrées et territorialisées. Les actions n'ont en outre pour la plupart pas d'échéance.

Les actions visent une diminution du trafic automobile au profit d'une part modale plus importante des transports collectifs et du vélo. Des réponses sont apportées sur l'ensemble du territoire pour améliorer l'efficacité, la lisibilité et la tarification du réseau de transports collectifs afin de le rendre plus attractif et de favoriser l'intermodalité. Le PDM affiche l'ambition de promouvoir les mobilités actives, notamment le vélo. Il prévoit à cet effet de poursuivre les projets cyclables en cours ou en réflexion afin de compléter le maillage cyclable sur l'ensemble du territoire. Des alternatives à l'autosolisme sont proposées à travers le développement du covoiturage.

Des actions comme améliorer la circulation des TC et la rendre prioritaire (action D2), ou libérer l'espace public du stationnement automobile dans les futures zones à urbaniser du PLUi (action B1) contribuent à réduire la circulation automobile. D'autres actions visant également à contraindre l'usage de la voiture (délimitation de zones où la durée de stationnement est réglementée, politique de tarification du stationnement, limitation de la vitesse en ville y compris hors des « zones 30 », réduction de la place dédiée aux véhicules individuels dans l'espace public) ne semblent pas avoir été envisagées, alors que ces leviers sont susceptibles d'avoir un impact fort sur le report modal recherché et sur la qualité de l'air.

La MRAe recommande d'intégrer des actions limitant la circulation des véhicules individuels, en particulier en ville, afin de contribuer également à la diminution du trafic automobile et au report modal.

Cependant le PDM ne comporte aucune analyse démontrant que les actions permettront d'atteindre les objectifs chiffrés affichés, ce qui réduit la pertinence de l'ensemble de son évaluation environnementale.

La MRAe recommande de justifier que le plan d'actions retenu permettra d'atteindre les objectifs chiffrés de répartition des parts modales de déplacement en 2035.

1. Équilibre territorial et consommation d'espaces

Le développement des infrastructures routières, comme le prévoit le PDM, peut favoriser le développement urbain et par voie de conséquence la consommation et l'artificialisation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers (ENAF). Les implantations de parkings relais, d'aires de covoiturage, de pôles d'échanges, l'aménagement de pistes cyclables et les adaptations de voiries prévues par le plan d'actions peuvent également être consommatrices d'espace avec des effets d'emprise notables.

Les projets et leurs emprises n'étant pas définies, le dossier ne propose pas d'évaluation précise des surfaces artificialisées par le PDM. La MRAe relève par ailleurs que le PDM ne semble pas avoir envisagé la possibilité d'utiliser en priorité des terrains déjà artificialisés ou en continuité de l'urbanisation existante.

L'action B1 prévoit de limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols dans le cadre de la création de places de stationnement en privilégiant le stationnement souterrain ou aérien en ouvrage. Elle prévoit d'adapter les réglementations en matière de stationnement dans le PLUi. Son ambition est de maîtriser les capacités de stationnement et de libérer l'espace public du stationnement automobile pour favoriser les autres usages.

L'action B1 impose par ailleurs au PLUi l'implantation des projets d'aménagements de préférence à proximité des offres de transport structurantes existantes et préconise de ne pas accueillir de nouvelle urbanisation dans les secteurs non desservis par les transports en commun et les transports scolaires.

12 Plan d'actions du PDM – page 53

La MRAe recommande d'évaluer les incidences du PDM sur l'organisation territoriale à décliner dans le PLUi et sur la consommation d'espaces, et de mettre en cohérence le PDM, avec les objectifs du SCoT du seuil du Poitou, le cas échéant.

2. Qualité de la ressource en eau

Le territoire de Grand Poitiers est concerné par les bassins versants du Clain, de la Vienne et de la Sèvre Niortaise. Les principaux cours d'eau, dont la Vienne et le Clain, présentent globalement un bon état chimique mais un état écologique moyen à médiocre.

L'état initial de l'environnement met en avant la richesse des ressources en eaux souterraines du territoire, peu profondes et vulnérables aux pollutions d'origine routière. 80 % des volumes d'eau prélevés sont issus des eaux souterraines. Le territoire est alimenté en eau potable à partir de trois principaux captages couverts par des périmètres de protection contre les risques de pollutions.

Le rapport alerte sur le fait que l'imperméabilisation des sols et le ruissellement des eaux de voirie sont des sources de pollutions (hydrocarbures et micropolluants) des eaux.

Le rapport affirme que le PDM ne dispose pas de leviers participant à la préservation de la ressource excepté de promouvoir l'installation de dispositifs permettant de traiter les eaux polluées de voirie au niveau des infrastructures de transport et de limiter l'imperméabilisation des sols (actions B1 et E3).

Selon la MRAe, le PDM se doit de réduire les impacts des transports sur la ressource en eau, en limitant notamment l'imperméabilisation et donc le ruissellement des eaux pluviales, et en optimisant les conditions de gestion des eaux pluviales.

La MRAe recommande de renforcer la prise en compte des enjeux relatifs à la ressource en eau au sein du PDM. Elle recommande de prévoir des mesures de gestion des eaux de ruissellement afin de réduire les risques de pollution de la ressource en eau, pour les infrastructures existantes et au sein des actions portant sur la construction d'infrastructures et les nouveaux aménagements (parcs-relais, aires de covoiturage, pistes cyclables, réaménagement de voiries).

Elle recommande également d'inscrire dans le plan d'actions des mesures d'évitement et de réduction spécifiques aux aménagements devant longer ou franchir des cours d'eau, en raison de leurs incidences potentielles sur le fonctionnement écologique des cours d'eau et la fragmentation du milieu.

3. Milieux naturels et continuités écologiques

Selon le dossier, les sites Natura 2000 *Les plaines du Mirebalais et du Neuvilleois* et *La plaine de la Mothe Saint-Heray-Lezay* sont susceptibles d'être impactés par le PDM¹³.

Le dossier ne présente pas de cartographie superposant les zones à enjeux avec les secteurs de projets. Ce manque ne permet pas d'apprécier la mise en œuvre de la séquence « éviter-réduire-compenser (ERC) ».

La MRAe recommande de présenter une cartographie superposant les secteurs de projet du PDM avec les périmètres de protection et d'inventaires des milieux sensibles.

Le rapport ne propose pas d'évaluation des impacts potentiels des nombreux projets sur les réservoirs de biodiversité, les zones humides, en particulier en termes de fragmentation des habitats naturels, de dérangement des espèces lié à l'augmentation de la fréquentation de certains sites, et de pollutions lumineuses susceptibles de découler des aménagements.

La localisation des projets programmés mérite d'être étudiée à l'aune de tous les choix de substitution raisonnables permettant, in fine, de conclure sur le choix de la solution de moindre impact, et ce pour chacun des projets envisagés, en particulier ceux qui intersectent des périmètres de zonages à enjeux environnementaux. C'est le cas pour les projets routiers, les parking-relais ou les aires de covoiturage mais également pour tout projet en zone naturelle ou agricole comme les pistes cyclables qui peuvent intersecter ou fractionner des continuités écologiques.

Le rapport pointe en particulier une augmentation potentielle de la fréquentation des sites naturels remarquables (générant bruit, déchets, piétinement, etc.) liée à la mise en œuvre de l'action E7 « *Proposer un schéma d'accès aux sites touristiques* » par effets d'emprise ou de fragmentation des continuités écologiques sans évaluation des incidences potentielles ni de mise en œuvre de la démarche ERC.

Le PDM n'intègre pas d'action visant à limiter la pollution lumineuse générée par l'éclairage de nouvelles infrastructures de transport.

13 Rapport environnemental – pages 198 et suivantes.

La MRAe recommande d'intégrer une action relative à la réduction des pollutions lumineuses, portant par exemple sur la déclinaison de la trame noire dans la gestion de l'éclairage public des axes de circulation.

De manière générale, la MRAe recommande de poursuivre la démarche d'évaluation des incidences par la proposition de mesures d'évitement et de réduction adaptées aux impacts potentiels du projet de PDM sur les sites Natura 2000, les zones humides et les continuités écologiques. Il convient de privilégier l'évitement au regard des choix de substitution raisonnables dans le choix de localisation des projets, et ce, dès le stade du PDM.

4. Paysage et patrimoine

Les projets du PDM relatifs à de nouvelles infrastructures et de nouveaux aménagements (aire de covoiturage, nouvelle piste cyclables par exemple) peuvent conduire à une modification des paysages qui n'est pas évaluée. L'état initial de l'environnement ne présente pas d'analyse des points noirs paysagers existants (notamment pour les aménagements dans les centres-villes, en entrées de ville et les accès aux zones d'activités économiques).

La résorption des points noirs paysagers et l'intégration des infrastructures et des aménagements envisagés dans le paysage constituent un enjeu pour le PDM, notamment en matière de préservation et d'amélioration du cadre de vie.

Cependant, le plan d'action comprend peu de mesures en faveur de la préservation des paysages et du patrimoine. L'action E3 évoque une intégration paysagère des aménagements (stationnement, aménagement de nouvelles voies).

La MRAe recommande de compléter le plan d'actions par des mesures permettant systématiquement la recherche d'une intégration paysagère qualitative des aménagements envisagés.

5. Nuisances sonores

Plusieurs infrastructures du territoire de Grand Poitiers font l'objet de cartes de bruit stratégiques¹⁴, approuvées dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de la Vienne adopté en 2017. Elles concernent les voies qui supportent un trafic supérieur à trois millions de véhicules par an (environ 8 200 véhicules/jour) ou 30 000 passages de trains par an (environ 82 trains/jour). Le PPBE permet l'identification cartographique des zones calmes. Le rapport présente une carte d'exposition au bruit indiquant, de manière toutefois peu lisible, les secteurs affectés par le bruit et par un dépassement des valeurs limites.

Le territoire est par ailleurs concerné par le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Poitiers-Biard.

La part de la population exposée à des nuisances sonores liées au trafic routier au-delà des limites réglementaires n'est pas précisée. La MRAe note également que les zones à enjeux telles que les zones de bruit critique (ZBC) et les points noirs du bruit (PNB) ne font pas l'objet d'une analyse spécifique. Ainsi, le dossier ne permet pas d'appréhender combien d'établissements sensibles (enseignement, santé et action sociale) sont impactés par le bruit dans l'environnement.

La MRAe recommande de compléter l'évaluation environnementale par des informations plus détaillées sur les nuisances sonores actuelles, avec une attention particulière pour les établissements sensibles.

Selon le rapport, le renforcement de l'offre de transports en commun (nouvelles voies, augmentation des cadences) est susceptible d'augmenter les nuisances sonores. Le rapport ne présente toutefois pas de cartes localisant les effets du PDM en matière d'exposition au bruit, ni de mesures d'évitement-réduction envisagées pour palier les effets négatifs. Seules des considérations qualitatives indiquant que les niveaux de bruit devraient baisser avec le report modal espéré figurent dans le dossier.

La MRAe recommande de mettre en place des mesures d'évitement ou de réduction des nuisances dans les secteurs présentant des vulnérabilités particulières (par exemple, secteurs résidentiels, établissements scolaires, sites présentant des enjeux de protection de la faune) et d'évaluer quantitativement, même de manière approximative, la baisse attendue des niveaux de bruits au droit des principales infrastructures.

¹⁴ les infrastructures suivantes font l'objet de cartes de bruit : l'autoroute A10, RN10, RN147, RN149 ainsi que la voie ferrée Paris-Bordeaux – page 154 du rapport environnemental

6. Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

Concernant les polluants atmosphériques, le transport est responsable de 76 % des émissions d'oxyde d'azote NOx de la communauté urbaine. Une partie des émissions de particules fines PM2,5 et PM10 provient du transport routier. L'état initial de l'environnement propose une cartographie des zones les plus impactées par les concentrations en NOx en 2016. Le dossier¹⁵ indique une diminution significative des émissions de polluants atmosphériques entre 2010 et 2018, notamment des émissions de NOx (- 37 %) et des particules très fines PM2,5 (- 34 %) sans en expliciter les raisons mais en mentionnant que les objectifs de réduction des émissions de particules fines fixés à l'horizon 2030 sont d'ores et déjà quasiment atteints.

Le secteur du transport est par ailleurs responsable de 56 % des émissions de gaz à effet de serre (GES)¹⁶ sur le territoire de Grand Poitiers (750 000 tonnes éq CO2 en 2015). Le PCAET de Grand Poitiers en cours d'élaboration fixe un objectif global de réduction des GES de - 34 % en 2030 par rapport à 2015 tous secteurs confondus.

Le PDM envisage une réduction des émissions de polluants atmosphériques et de GES principalement par le biais d'un report modal de la voiture vers les transports collectifs (action D1) et les modes de déplacements actifs (actions E3 et C2) et d'une réduction des besoins de déplacement (action B3). D'autres actions permettent de réduire les émissions polluantes telles que le développement du covoiturage (action D5), des parcs-relais (action D3) et le développement de véhicules moins polluants (actions D3 et E6).

Les perspectives de réduction des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques ne sont pas évaluées pour 2035. Le rapport¹⁷ précise qu'aucune ambition chiffrée n'a été intégrée dans le PDM de Grand Poitiers sur l'amélioration de la qualité de l'air. Si les objectifs sont fixés dans le PCAET, il revient au PDM de les intégrer également pour les actions le concernant.

La MRAe s'interroge sur la capacité des actions proposées à répondre effectivement aux objectifs que s'est fixés la collectivité. En effet, les fiches actions ne fournissent pas d'évaluation chiffrée de la contribution attendue de leur réalisation aux objectifs de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques. Il est difficile d'apprécier concrètement le caractère suffisant des actions pour répondre aux objectifs généraux du PDM.

La MRAe recommande au PDM d'évaluer les émissions globales de GES et polluants atmosphériques attendues à l'échéance du plan et de détailler la contribution des différentes actions en faveur de leur réduction. Elle recommande, pour chaque action dont il est attendu un bénéfice sur les émissions, d'estimer et de fixer un objectif quantitatif des gains attendus, et de les comparer aux objectifs globaux fixés dans le PDM.

7. Risques

Le PDM de Grand Poitiers est concerné en particulier par les risques naturels d'inondation et de feux de forêt. Le rapport ne fournit pas de cartographie superposant les secteurs de projets et les zones à risques.

Le rapport identifie une aggravation des risques d'inondation par ruissellement urbain au niveau des infrastructures de transport liée à l'imperméabilisation des sols et aux modes de gestion des eaux pluviales. Les inondations par débordement des cours d'eau sont par ailleurs susceptibles de bloquer les infrastructures et de perturber les accès aux logements ou aux lieux d'activité impactant en particulier les personnes dépendantes et la santé humaine. Concernant le risque de feux de forêt et les risques technologiques, le PDM peut anticiper l'évacuation des personnes de certains secteurs du territoire et faciliter l'accès des secours.

La MRAe recommande d'évaluer des impacts potentiels des projets du PDM sur la protection des biens et des personnes et de prévoir des actions prenant en compte les risques naturels et technologiques dans les nouveaux aménagements et les nouvelles infrastructures.

15 Rapport environnemental – page 132

16 Quatre gaz sont considérés comme GES, il s'agit du dioxyde de carbone (CO2), du méthane (MH4), du protoxyde d'azote (N2O) et la famille des composés fluorés (SF6, PFC, HFC).

17 Rapport environnemental – page 131

IV. Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale

Le projet de plan de mobilité (PDM) de la communauté urbaine de Grand Poitiers vise à planifier, pour la période 2025-2035, l'organisation de la mobilité des personnes et du transport de marchandises, la circulation et le stationnement sur son territoire. Le PDM propose des solutions pour améliorer les mobilités de façon homogène sur l'ensemble du territoire avec une réflexion élargie aux territoires voisins. Il est utilement construit en cohérence avec l'élaboration du PCAET de Grand Poitiers.

Le projet de PDM porte sur un report des déplacements en voiture individuelle vers des modes alternatifs de déplacements (transport en commun, vélo, marche, covoiturage). Le travail conséquent réalisé pour l'élaboration du PDM de Grand Poitiers a conduit à un nombre important de mesures visant l'amélioration des mobilités alternatives.

Le plan d'actions fixe un objectif de parts modales à l'horizon 2035 sans expliquer ni chercher à quantifier (même approximativement) la contribution de chaque action du PDM pour l'atteindre, et pour réduire en conséquence les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines prévues pour le secteur des transports.

Il serait nécessaire également de démontrer que le scénario retenu constitue le scénario de moindre incidence environnementale.

En l'état, le PDM est susceptible d'avoir des incidences sur les milieux naturels, la biodiversité et les continuités écologiques, la ressource en eau, le paysage et les risques, en l'absence de mesures opérationnelles et prescriptives d'évitement-réduction intégrées dans le plan d'actions.

La MRAe considère qu'au stade de la planification territoriale, la démarche d'évaluation environnementale doit aboutir à un évitement des sites les plus sensibles et à une réduction significative des impacts dus au développement des infrastructures et des aménagements prévus par le plan d'actions du PDM. Cette démarche ne doit pas différer les éventuelles mesures d'évitement et de réduction au stade des études d'impacts potentielles des différents projets qui en découlent.

La MRAe fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis. Les réponses apportées ont vocation à être prises en compte dans le dossier et son résumé non technique.

Fait à Bordeaux, le 24 janvier 2025

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
le membre délégué

Signé

Jérôme Wabinski

Tableau de synthèse des actions du PDM

A - Affirmer une nouvelle politique de mobilité ambitieuse pour répondre aux enjeux de 2035 et impliquer les acteurs du territoire (et des territoires périphériques) dans sa mise en oeuvre et son suivi

- A1 - Développer une politique de mobilité ambitieuse, transversale et exemplaire
- A2 - Organiser une gouvernance partenariale et collaborative de la nouvelle politique de mobilités
- A3 - Faire connaître les alternatives à la voiture individuelle et accompagner les acteurs du territoire dans le changement de pratiques
- A4 - Maitriser la donnée, évaluer la mise en oeuvre du Plan de Mobilité et ses effets au moyen d'indicateurs
- A5 - Prendre en compte les offres de mobilité émergentes ou à venir

B - Repenser l'urbanisation et raccourcir les distances

- B1 - Renforcer la cohérence entre les principes d'urbanisation et les enjeux de mobilité et de stationnement
- B2 - Intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement
- B3 : Faciliter la démobilité

C - Développer la mobilité des plus fragiles

- C1 - Développer les services de mobilité solidaire sur l'ensemble du territoire
- C2 - Poursuivre la mise en accessibilité et mettre en place des plans piétons
- C3 - Améliorer la connaissance et l'accès aux services existants pour les personnes à mobilité empêchées
- C4 - Améliorer et étendre l'offre existante pour les personnes à mobilité empêchées
- C5 - Accompagner et former les bénévoles et les professionnels

D - Développer les transports collectifs et la multimodalité

- D1 - Développer et restructurer l'offre de transport de Grand Poitiers pour atteindre les objectifs de fréquentation du PDM
- D2 - Aménager et équiper la voirie pour accroître la vitesse commerciale
- D3 - Mettre en oeuvre des pôles d'échanges
- D4 - Développer un Service Express Métropolitain (trains et cars) dans une logique de corridors (NAM) avec la région et les autres EPCI
- D5 - Mettre en oeuvre une stratégie de covoiturage
- D6 - Développer le partage des véhicules sous toutes ses formes sur l'ensemble du territoire
- D7 - Développer l'accès à l'offre à l'offre multimodale
- D8 - Optimiser les services de transports scolaires

E - Développer les modes actifs et réduire les nuisances générées par la circulation automobile

- E1 - Hiérarchiser la voirie et accompagner les communes dans l'élaboration de plans de circulation apaisée
- E2 - Définir et mettre en oeuvre une stratégie du stationnement partagé
- E3 - Faire évoluer et mettre en oeuvre le schéma des aménagements cyclables sécurisés
- E4 - Développer les services vélos sur l'ensemble du territoire
- E5 - Lancer une réflexion sur la logistique urbaine avec les partenaires du territoire
- E6 - Mettre en oeuvre le schéma directeur des bornes de recharge (SD IRVE) en lien avec le Syndicat Energie Vienne
- E7 - Proposer un schéma d'accès aux sites touristiques