

PREFECTURE DES DEUX-SEVRES

DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT
ET DES RELATIONS
AVEC LES COLLECTIVITES TERRITORIALES

Niort, le 21 OCT. 2009

Bureau de l'Environnement et de l'Urbanisme

Refer :DIREN-CT/SAD

La Préfète des Deux-Sèvres,

à

Monsieur le Président de la Communauté
d'Agglomération de Niort

OBJET : Evaluation environnementale du PDU

P. J. : Avis au titre de l'autorité environnementale

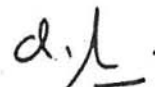
Par délibération du 29 juin 2009, la Communauté d'Agglomération de Niort a arrêté son projet de plan de déplacements urbains (PDU).

Vous trouverez ci-joint l'avis de l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le projet de PDU, conformément aux articles L. 122-7 et R. 122-19 du code de l'environnement.

L'avis de l'autorité environnementale, devant d'ailleurs être rendu public dans le cadre de l'adoption du PDU, ne me paraît remettre en cause, ni l'économie générale du document, ni le travail déjà effectué et ses préconisations pourraient utilement compléter, à mon sens, le plan en préparation.

Dans tous les cas, je vous précise qu'à l'issue de l'enquête publique il vous appartiendra de m'informer, ainsi que le public, sur la manière dont le présent avis aura été pris en considération, selon les modalités prévues aux articles L. 122-10 et R.122-24 du code de l'environnement. A ce titre, je vous recommande de présenter une note d'information, qui sera jointe à la délibération d'approbation du document, détaillant la manière dont le présent avis aura été pris en considération et précisant notamment les modifications qui auront été portées directement au rapport environnemental du dossier approuvé.

La Préfète



Christiane BARRET



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE REGION POITOU-CHARENTES

Direction régionale de l'environnement
de Poitou-Charentes

Service Aménagement Durable

Poitiers, le 11 SEP. 2009

Le directeur régional
de l'environnement

à

Monsieur le Directeur Départemental de
l'Équipement et de l'Agriculture des Deux-
Sèvres

A l'attention de Karine Lassalle

Référence : SAD/CT/N° 679
Vos réf. : Planif n°148

Affaire suivie par : Céline TRIOLET
celine.triolet@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 05 49 50 36 72 – Fax : 05 49 50 36 60

Objet : Communauté d'agglomération de Niort – Avis sur le PDU

Vous m'avez transmis pour avis le projet de plan de déplacements urbains (PDU) arrêté de la communauté d'agglomération de Niort.

Sur la forme, ce dossier est clair et facilement compréhensible, grâce à un document récapitulatif qui rappelle les grands points du diagnostic, les objectifs déterminés, explique les raisons qui ont poussé à retenir le scénario choisi et détaille les grandes actions programmées. A ce dossier récapitulatif sont jointes des annexes qui permettent au lecteur d'obtenir plus de détails. On apprécie notamment la formulation très opérationnelle des fiches actions (annexe 4). En outre, le « rapport environnemental » traitant de l'évaluation environnementale du PDU fait l'objet d'une annexe.

Sur le fond, le projet de PDU pose des constats clairs et définit des objectifs qui paraissent cohérents avec ce diagnostic. Il pose notamment le constat d'une trop forte prépondérance de l'utilisation de la voiture individuelle.

Le programme d'actions retenu se révèle ambitieux et cohérent, notamment en termes d'accès au centre-ville par des transports en commun efficaces et d'adaptation liées à cette évolution (restructuration du centre-ville autour de la place du piéton, évolution des stationnements,...). Un bilan positif peut-être tiré des propositions faites ici, notamment en termes d'émission de gaz à effet de serre, de développement des transports en commun et de réduction de la part de la voiture.

Ce projet appelle néanmoins quelques remarques qui sont reprises ci-dessous et qui concernent aussi bien le présent dossier et son évolution dans le temps (étapes opérationnelles des actions prévues, révision future du PDU) que les articulations à trouver avec d'autres outils d'aménagement du territoire (SCOT).

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

Horaires d'ouverture du lundi au jeudi de : 9h30-11h30 / 14h00-16h30
le vendredi de : 9h30-11h30 / 14h00-15h30
Tél. : 33 (0) 5 49 50 36 50 – fax : 33 (0) 5 49 50 36 60
BP 80955 14 boulevard Chasseigne – 86038 Poitiers Cédex

Scénario retenu

Le projet de PDU annonce que le scénario 3 « *transport en commun en site propre (TCSP) et développement des transports en commun sur l'ensemble du territoire* » est celui retenu au terme de l'analyse comparative des différents scénarii.

Il est néanmoins annoncé, page 41, que « *le scénario à retenir devait cependant intégrer à minima [certains] projets d'infrastructures routières du scénario 1 [et] un développement concomitant et réaliste de l'offre ferroviaire [...]* ». Si une réflexion sur une évolution de l'offre ferroviaire paraît aller dans le sens des objectifs attendus d'un PDU et, dans le cas présent, pleinement cohérent avec les objectifs retenus, la poursuite du développement de projets d'infrastructures routières peut poser question. D'un part, en facilitant la circulation en voiture individuelle au sein de l'agglomération, elle peut continuer à favoriser l'utilisation prioritaire de ce mode de transport et s'avérer contre-productrice par rapport aux objectifs de réduction de la place de l'automobile et de développement de l'attractivité des modes de transports en commun et transports doux. D'autre part, si elle peut générer des impacts positifs sur l'environnement, par exemple en réduisant les nuisances, notamment sonores, auxquelles sont soumises les populations, elle peut surtout induire des impacts négatifs liés aux émissions de gaz à effet de serre et liés aux impacts même de ces aménagements routiers (consommation d'espace, fragmentation des espaces naturels, perception paysagère, impacts hydrauliques,...)

Des explications complémentaires sur ce choix et sur l'affirmation portée page 41 rappelée ci-dessus sont donc attendus. Par ailleurs, il serait utile pour étayer ces explications que les modélisations telle que celles présentées page 41 (répartition modale des déplacements selon les scénarii envisagés) soient également déclinées pour le scénario retenu en définitive, qui diffère sensiblement du scénario 3.

Modes de transports doux : la place du vélo

Le PDU affirme une réelle volonté de faciliter la circulation piétonne en centre-ville et ainsi de rendre attractive l'utilisation de la marche à pied, soit en tant que mode de déplacement en tant que tel, soit en tant que complément à un mode de transport en commun.

Par contre, si la question de la place du vélo est abordée dans le dossier, celle-ci semble avoir été renvoyée à la mise en place du schéma directeur des aménagements cyclables (action 8.3). Le dossier n'apporte ainsi que peu d'éléments sur les ambitions portées sur ce sujet et les modélisations, page 41, ne font pas apparaître d'objectifs particuliers d'augmentation de la part modale de ce mode de transport.

Il serait pourtant intéressant de développer cette question dans le PDU, en lien avec le travail sur le schéma directeur des aménagements cyclables. En effet, au-delà des itinéraires cyclables présentés très sommairement page 56, il serait utile de développer des principes d'aménagements, notamment de voirie et de circulation, visant à favoriser l'attractivité de ce mode de déplacements et la sécurité des usagers, comme cela a été fait pour les piétons. Ces principes sont importants à poser au stade du PDU, qui est ainsi l'occasion de mettre en cohérence, pour mieux les valoriser, les différents politiques portées en termes de déplacement, qui ont chacune leur calendrier propre. Il s'agira par exemple ici de mettre en cohérence les aménagements indispensables à la mise en place du TCSP, ceux liés à la restructuration actuelle du centre-ville et les aménagements nécessaires pour rendre le centre-ville facilement praticable et attractif pour les piétons et les cyclistes.

Evaluation des incidences sur l'environnement

Ce point sera détaillé dans l'avis spécifique sur l'évaluation environnementale, préparé en parallèle, au titre des articles L. 122-7 et R. 122-19 du code de l'environnement. On peut néanmoins retenir les quelques éléments ci-dessous.

Parmi les actions, explicitement prévues par des fiches actions ou affichées pour une réalisation à très long terme, certaines ne font pas l'objet d'une évaluation suffisante de leurs incidences sur l'environnement. Il s'agit par exemple du projet de contournement Nord, qui pourrait avoir des impacts paysagers, écologiques et hydrauliques notamment par la traversées de la Sèvre Niortaise et d'au moins une vallée sèche ; de la gestion de la circulation et du stationnement dans le marais poitevin, qui ne doit pas générer une fréquentation induisant une pression trop importante sur ce milieu sensible ; du projet de la deuxième tranche de la liaison RD9-RD611 (action 4.1a), qui traverse le site classé du marais poitevin, ou encore des aménagements connexes à la mise en place du TCSP, qui peuvent générer différents impacts (nuisances sonores, intégration paysagère des pôles d'échanges,...).

Ces incertitudes pourront nécessiter de repousser l'affichage de certains de ces projets dans une version ultérieure du PDU et de mettre en œuvre, à l'occasion de cette révision, l'évaluation appropriée (ex : contournement Nord). D'autres doivent pouvoir être l'occasion d'afficher un niveau d'exigence élevé de prise en compte de l'environnement au niveau de la concrétisation opérationnelle des actions envisagées.

Lien avec les autres outils d'aménagement du territoire

Répondant aux objectifs attendus d'un tel document de planification, les choix proposés dans le PDU de l'agglomération de Niort sont ambitieux et orientent fortement l'évolution des déplacements à l'échelle de la communauté d'agglomération de Niort. Ces choix auront des conséquences importantes en matière d'aménagement du territoire, et en particulier de développement de l'habitat, des activités et des services.

En parallèle de la phase de finalisation du PDU, le SCOT de la CAN est en cours d'élaboration. Si le PDU doit être compatible avec les orientations du SCOT lorsque celui-ci existe, à l'inverse et sans que cela soit réglementaire, les orientations affichées ici par le PDU ont vocation à enrichir les réflexions du SCOT et à conditionner certaines options. En effet, si le PDU permet de rationaliser le système de déplacement, le SCOT, lui, doit permettre de proposer un aménagement cohérent du territoire, notamment au regard des déplacements.

L'articulation entre le PDU et le SCOT est donc essentielle, puisque c'est le SCOT qui permettra de promouvoir un mode d'aménagement respectueux de l'environnement, prenant en compte les paysages et la biodiversité, limitant les émissions de gaz à effet de serre et tenant compte de la santé et de la sécurité des populations, avec lequel les actions du PDU devront pouvoir trouver une articulation efficace et un levier d'action pour une amplification de ses effets positifs sur l'environnement.

Le SCOT pourra notamment venir en complément du PDU sur les points suivants :

- Le diagnostic du PDU fait état des nombreux déplacements en voiture réalisés pour des trajets domicile-emploi vers l'extérieur de la CAN ou à partir de l'extérieur de la CAN. On dépasse ici l'échelle du PDU, néanmoins ces déplacements génèrent une grande partie du trafic sur le territoire de la CAN. Le volet déplacements du SCOT pourra donc être l'occasion de compléter les réflexions du PDU en analysant plus largement la répartition de pôles d'emplois et d'habitat.
- Le développement d'un TCSP sur l'axe Bessines-Chauray implique en termes d'aménagement, que la densification urbaine soit envisagée de façon prioritaire sur cet axe, favorisé par sa desserte efficace en transport en commun.




- Le SCOT s'attachera notamment à répondre à certains constats énoncés dans le PDU, par exemple d'un « *besoin de rechercher un meilleur équilibre entre les poids de population répartis sur l'ensemble du territoire* » et « *les gros pôles d'emplois et de commerce* » (pages 17 et 18), en réfléchissant à la répartition des pôles d'emploi, d'habitat, de services et d'équipements, des commerces de proximité...

Conclusion

Le projet de PDU présenté propose des actions intéressantes et permettant une évolution positive de la situation actuelle. Il appelle une poursuite de la réflexion au travers du SCOT, qui permettra de préciser et de poursuivre ces actions. Par ailleurs, il appelle des précisions concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement de certaines options retenues, qui pourront appeler réponse, selon les cas, soit dans le cadre de la mise en œuvre du présent PDU, soit à l'étape opérationnelle de réalisation des actions, ou bien encore lors d'une révision future du PDU.

Il est à noter par ailleurs que ce PDU fait l'objet d'une évaluation environnementale, sur laquelle l'autorité environnementale prépare un avis spécifique, au titre des articles L. 122-7 et R. 122-19 du code de l'environnement.


Pour le Chef du service
aménagement durable, l'adjointe
Michaële LE SAOUT

Afin de pouvoir assurer un suivi cohérent de ce dossier et fournir les indicateurs attendus de la DIREN concernant la contribution de ses remarques à la position de l'Etat sur les dossiers instruits, je vous remercie par avance de bien vouloir adresser à mes services (correspondant identifié en en-tête de la présente), dans la mesure du possible par voie électronique, copie de la position de l'Etat (avis de l'Etat ou décision) sur ce dossier.