

Plan de déplacements urbains

Amiens Métropole 2013-2023

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE sur l'évaluation environnementale

Le présent avis porte sur l'évaluation environnementale du projet de plan de déplacements urbains (PDU) d'Amiens Métropole 2013-2023, arrêté par la communauté d'agglomération le 28 mars 2013. Il est pris en application de la directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001, transposée aux articles L122-4 et suivants et R122-17 et suivants du code de l'environnement. Cette transposition a rendu obligatoire l'évaluation environnementale des PDU. Celle-ci doit faire l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, le préfet de département (cf. article L122-7 et R122-17-I-38° du code de l'environnement).

Synthèse de l'avis de l'autorité environnementale

L'établissement d'un PDU est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants (cf. article L1214-3 du code des transports). Ce projet de PDU 2013-2023 constitue une révision du PDU 2002-2012. Il vise à assurer l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès et la protection de l'environnement et de la santé.

Le projet révisé du PDU d'Amiens Métropole, fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transports jusqu'en 2023. Il concerne le territoire des 33 communes de la communauté d'agglomération : Allonville, Amiens, Bertangles, Blangy-Tronville, Bovelles, Boves, Cagny, Camon, Clairly-Saulchoix, Creuse, Dreuil-les-Amiens, Dury, Estrées-sur-Noye, Glisy, Grattepanche, Guignemicourt, Hébecourt, Longueau, Pissy, Pont-de-Metz, Poulainville, Remiencourt, Revelles, Rivery, Rumigny, Sains-en-Amiénois, Saint-Fuscien, Saint-Sauflieu, Saleux, Salouël, Saveuse, Thézy-Glimont, Vers-sur-Selle.

Il a été élaboré en parallèle du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Grand Amiénois approuvé le 21 décembre 2012. Un seul scénario, composé de 7 objectifs, déclinés en 37 actions, est retenu en réponse au bilan du PDU 2002-2012. Ces actions, en lien avec le SCoT, visent à promouvoir une alternative à la voiture, en développant les transports en commun (tramway, bus) et en favorisant les modes alternatifs (densification de l'urbanisation autour des points desservis par des transports en commun, desserte multimodale des projets d'extension et adaptation du stationnement).

Conformément à l'article R122-20 du code de l'environnement, le rapport environnemental est complet et proportionné. Les enjeux liés aux déplacements sont clairement identifiés. La prise en compte des objectifs environnementaux du projet de PDU est démontrée et les actions susceptibles d'avoir un effet négatif probable sur l'environnement sont analysées. Des prescriptions et recommandations sont proposées pour éviter ou réduire les effets négatifs possibles de certaines actions.

Fixant des objectifs de promotion d'une alternative à la voiture, il s'inscrit dans une démarche de développement durable.

Cependant, sur certaines thématiques, il demeure encore trop général et peu prescriptif pour une politique locale des déplacements complètement opérationnelle.

En conclusion, l'autorité environnementale recommande :

- d'annexer au dossier les actes officiels de procédure (délibérations de la collectivité) et d'ajouter un synoptique type de la procédure ;
- de préciser la thématique du stationnement et du transport de marchandises ;
- de préciser le calendrier des actions sous forme d'un planning, pour mettre en perspective toutes les actions et leur articulation dans le temps ;
- d'indiquer les modalités de financement des actions du PDU, en indiquant les coûts d'exploitation ;
- d'identifier les prescriptions du PDU qui s'imposeront aux documents d'urbanisme ;
- de proposer des indicateurs complémentaires pour contribuer au suivi du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) ;
- de préciser la situation du territoire au regard du transport de matières dangereuses, en mentionnant le dossier départemental des risques majeurs ;
- de présenter l'état de réalisation des actions initialement prévues dans le PDU 2002-2012 ;
- de rappeler la valeur initiale et celle attendue (à l'échéance du plan en 2023) des indicateurs proposés.

L'enjeu du PDU est de privilégier les déplacements alternatifs à la voiture individuelle, en permettant à tous les habitants d'Amiens Métropole de se déplacer. Le recours à des modes de transports plus économes et moins polluants contribuera à la réduction des gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air.

Amiens, le - 3 JUIL. 2013

Le Préfet



Jean-François CORDET

AVIS DÉTAILLÉ

I - Analyse du contexte du projet de PDU

I – 1. Présentation du projet de PDU

Le projet de plan de déplacements urbains (PDU) 2013-2023 d'Amiens Métropole, arrêté par la communauté d'agglomération le 28 mars 2013, fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transports. Il concerne le territoire des 33 communes de la communauté d'agglomération : Allonville, Amiens, Bertangles, Blangy-Tronville, Bovelles, Boves, Cagny, Camon, Clairly-Saulchoix, Creuse, Dreuil-les-Amiens, Dury, Estrées-sur-Noye, Glisy, Grattepanche, Guignemicourt, Hébécourt, Longueau, Pissy, Pont-de-Metz, Poulainville, Remiencourt, Revelles, Rivery, Rumigny, Sains-en-Amiénois, Saint-Fuscien, Saint-Saufieu, Saleux, Salouël, Saveuse, Thézy-Glimont, Vers-sur-Selle.

Il a été réalisé parallèlement à l'élaboration du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du « Grand Amiénois », approuvé le 21 décembre 2012, qui porte sur un territoire plus vaste.

Le projet de PDU d'Amiens Métropole affiche des objectifs de déplacements durables en s'appuyant sur deux axes forts :

- la diminution des déplacements en voiture particulière : un déplacement sur deux sans voiture à l'horizon 2023 ;
- un meilleur partage de l'espace public permettant l'accessibilité à tous, dont les personnes à mobilité réduite.

L'objectif du PDU d'Amiens Métropole est donc de diminuer la circulation automobile, génératrice de nuisances pour la santé, par le développement d'autres modes de transport, l'organisation des déplacements et la maîtrise d'un développement urbain privilégiant des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Cet objectif est décliné par une liste d'actions (cf. rapport environnemental page 11 et PDU pages 54 et suivantes) :

- réduire les consommations d'énergie fossile et les nuisances liées aux transports par :
 - la promotion des énergies alternatives (véhicules électriques ou hybrides, installation de bornes de recharge) ;
 - l'amélioration de la sécurité des déplacements ;
 - la connaissance de la qualité de l'air et l'information du public (partenariat avec Atmo Picardie) ;
 - l'identification des points noirs de bruit et la mise en place d'actions pour les résorber (revêtements de chaussée, isolation des logements, murs anti-bruit, ...) ;
- organiser l'espace urbain et les politiques de transports favorisant les modes alternatifs à la voiture individuelle (densification de l'urbanisation autour des points desservis par des transports en commun, desserte multimodale des projets d'extension et l'adaptation du stationnement en lien avec le SCoT) ;
- changer les pratiques de mobilité par :
 - le renforcement de l'attractivité des transports en commun en mettant en place une première ligne de tramway en 2018-2019 (action 8), en restructurant le réseau de bus (action 9), en modernisant le système de billettique et l'information des voyageurs (action 10) et en adaptant le plan de circulation (action 15) ;
 - la réalisation d'aménagements cyclables (172 km d'itinéraires cyclables prévus à l'horizon 2023) ;
 - l'aménagement d'itinéraires piétons adaptés, sécurisés et signalés ;
 - l'aménagement et l'organisation des pôles d'échanges entre les différents modes de déplacements favorisant l'intermodalité, le développement du covoiturage ou de la voiture « partagée » ;

- des aménagements et des adaptations des limitations de vitesse et l'optimisation de l'utilisation de la rocade, en particulier sur son tronçon ouest ;
- la réorganisation de l'offre de stationnement à Amiens et sur l'agglomération ;
- la sensibilisation et l'information des entreprises et du public.

Il traite également de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (cf. annexe du PDU).

I – 2. Historique et contexte du PDU

Le projet de PDU 2013-2023 constitue une révision du PDU 2002-2012, approuvé par le Conseil d'Amiens Métropole le 22 novembre 2002. La communauté d'agglomération comptait alors 20 communes.

Depuis 2002, le périmètre des transports urbains (PTU) s'est élargi progressivement pour atteindre 33 communes dès 2007.

Le PDU de 2002 a fait l'objet d'une évaluation en 2007, complétée par un pré-diagnostic en 2009, qui ont conduit à lancer la révision du PDU en 2009. Ces deux démarches dressent un bilan mitigé de la mobilité sur le territoire : prédominance de la voiture au delà d'Amiens centre, développement limité des modes de déplacements doux (vélo), baisse de la fréquentation du réseau de bus malgré une augmentation de l'offre, besoins en terme d'organisation des livraisons de marchandises.

I – 3. Contexte réglementaire du PDU

Elaboration du PDU

La communauté d'agglomération Amiens Métropole (AM), composée de 33 communes, comprend environ 180 000 habitants. Plus de 100 000 habitants (135 449 habitants en 1999 et 136 105 habitants en 2006 selon le recensement INSEE) habitent à Amiens.

L'établissement d'un PDU est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants (cf. article L1214-3 du code des transports). Il est mis en œuvre par l'autorité organisatrice des transports urbains (cf. article L1214-18 du code des transports).

Etabli pour une durée de 5 à 10 ans, il doit faire l'objet d'une évaluation tous les 5 ans et être mis en révision en cas de modification du périmètre des transports urbains (PTU).

Il constitue l'outil de planification qui détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre des transports urbains (article L1214-1 du code des transports). Le transport est reconnu comme un droit devant permettre de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix ainsi que de coûts pour la collectivité (LOTI).

Le PDU doit donc s'inscrire dans les 11 objectifs fixés par l'article L1214-2 du code des transports :

1. l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès et la protection de l'environnement et de la santé ;
2. le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
3. l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
4. la diminution du trafic automobile ;

5. le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
6. l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
7. l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics, corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label "auto-partage" tel que défini par voie réglementaire ;
8. l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;
9. l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
10. l'organisation d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
11. la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

À ce titre, le document arrêté par Amiens Métropole démontre par un tableau synthétique que l'ensemble des champs d'action a été investi (cf. rapport PDU page 139).

Évaluation environnementale du PDU

Le PDU d'Amiens Métropole est soumis à évaluation environnementale au titre de l'article R122-17 (I-38°) du code de l'environnement (CE). Le préfet de département est l'autorité environnementale.

L'évaluation environnementale des plans et programmes est une démarche d'aide à la décision, qui contribue au développement durable des territoires. Réalisée sous l'autorité du maître d'ouvrage, elle contribue à rendre plus lisibles pour le public les choix opérés au regard de leurs éventuels impacts sur l'environnement. Elle prend la forme d'un rapport environnemental, dont le contenu est défini par l'article R122-20 du CE.

L'avis rendu par l'autorité environnementale, par application des articles L122-4 et suivants du code de l'environnement, est émis en parallèle de l'avis rendu par l'Etat au titre des personnes associées sur le projet de PDU arrêté.

Il porte sur le rapport environnemental et le projet de PDU (cf. article R122-21 du code de l'environnement).

Le rapport environnemental et l'avis de l'autorité environnementale doivent être mis à la disposition du public dans le cadre de l'enquête publique. Il sera également mis en ligne sur le site internet de la préfecture (cf. article R122-21 et suivants du code de l'environnement).

Conformément à l'article L122-10 du code de l'environnement, l'autorité en charge d'autoriser ou d'approuver le plan devra transmettre à l'autorité environnementale les indications relatives à la manière dont il a été tenu compte de cet avis lors de l'approbation du PDU.

II – Analyse du dossier et de la démarche

Le document objet du présent avis est la version du PDU arrêtée le 28 mars 2013 par la communauté d'agglomération Amiens Métropole, transmise le 29 mars 2013 à l'autorité environnementale.

Cependant, il ne comprend aucune mention de signature et tampon de la collectivité qui en authenticierait la version. Par ailleurs la délibération arrêtant le projet n'est pas jointe. De même, les actes officiels de procédure ne sont pas annexés au document (délibération de mise en révision, ...).

L'autorité environnementale recommande d'annexer au dossier les actes officiels de procédure (délibération de mise en révision, ...) et d'ajouter un synoptique type de procédure.

II – 1. Caractère complet de l'évaluation environnementale

Le dossier transmis se compose de 2 documents :

- un rapport (diagnostic, scénario et actions) ;
- un rapport environnemental.

Sur la forme, le rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale, comprend, conformément à l'article R122-20 du code de l'environnement :

1. une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ;
2. une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan ;
3. l'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;
4. l'exposé des effets notables probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement ;
5. l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 ;
6. la présentation successive des mesures prises pour éviter, réduire et compenser les incidences négatives sur l'environnement du plan sur l'environnement et la santé humaine ;
7. la présentation des critères, indicateurs et modalités-y compris les échéances-retenus pour vérifier, après l'adoption du plan, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés et le caractère adéquat des mesures prises et identifier, après l'adoption du plan, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;
8. une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport environnemental et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;
9. un résumé non technique.

Le rapport environnemental est donc complet.

II – 2. Qualité et pertinence des informations

II – 2.a Présentation du PDU et articulation avec les autres plans ou programmes

Présentation du PDU :

Le document est très synthétique et opérationnel. Il constitue le plan d'actions de la collectivité, tout en maintenant un accès facile pour le citoyen. La structure est claire. L'entrée par les objectifs du développement durable permet un repérage très intéressant et une accroche concrète autour de 3 axes stratégiques. L'articulation et la déclinaison des échelles « ville centre-pôles-agglomération » sont également à souligner.

Il traduit la volonté d'une démarche accessible à tout citoyen en terme de compréhension. Aussi, au regard des enjeux de démocratie participative et de gouvernance, la déclinaison de la stratégie territoriale a été pensée de façon transversale soulignée par un propos introductif sur les attentes et besoins d'un habitant et non pas en suivant de façon linéaire les 11 objectifs thématiques fixés par la réglementation.

Cependant, la stratégie d'action reste parfois très générale pour certains thèmes, en se limitant à prévoir des études, sans mise en œuvre plus concrète.

Dans la partie diagnostic du PDU, l'articulation territoriale entre la ville centre et l'espace aggloméré est bien perceptible. En revanche, pour le plan d'action, cette articulation n'est pas aussi évidente.

Le lien entre urbanisme et déplacements est bien intégré. Les transports collectifs et leur développement sont en cours avec le projet phare d'un futur tramway articulé avec un réseau de bus rénové.

La promotion des modes actifs se traduit notamment pas la mise en œuvre d'un schéma directeur des aménagements cyclables.

La maîtrise de la circulation automobile est traitée.

Concernant le stationnement, les mesures sont peu précises notamment en matière de tarification et de réglementation de durée au regard des attendus fixés par les 11 objectifs afférents aux PDU. Des précisions sont à apporter sur cette thématique.

La problématique du transport des marchandises et de leurs livraisons est très peu développée (peu de prescriptions et une démarche de charte).

L'accompagnement à la mobilité est investi. En revanche, il n'est pas prévu d'incitation financière aux transports collectifs au titre d'un accompagnement des plans de déplacements entreprises ou plans de déplacements des administrations par exemple, alors qu'il s'agit d'un levier de poids dans une politique de promotion des transports collectifs.

L'autorité environnementale recommande pour le rapport de présentation du PDU :

- *de préciser la thématique du stationnement et du transport de marchandises ;*
- *de préciser le calendrier des actions sous forme d'un planning, pour mettre en perspective toutes les actions et leur articulation dans le temps ;*
- *d'indiquer les modalités de financement des actions du PDU, en indiquant les coûts d'exploitation.*

Articulation avec les documents d'urbanisme et plans ou programmes :

Devant être compatible avec le schéma régional climat air énergie (SRCAE) et le schéma de cohérence territoriale (SCoT), le PDU s'impose en revanche aux plans locaux d'urbanisme (PLU), aux plans d'occupation des sols (POS) et aux cartes communales (notions de compatibilité ascendante et descendante).

Le rapport environnemental (pages 13 à 17) évoque les différents documents, plans et programmes existants, sans préciser s'ils ont fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Le lien avec le SCoT est bien précisé. Ainsi, le rapport environnemental du PDU (pages 13 à 17) analyse de manière détaillée la compatibilité du PDU avec le SCoT du Grand Amiénois approuvé le 21 décembre 2012. Le PDU et le SCoT ayant été réalisés de manière concomitante, les actions du PDU déclinent les prescriptions et recommandations du SCoT ayant un lien avec les déplacements.

L'obligation de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (plans d'occupation des sols, plans locaux d'urbanisme et cartes communales) avec le PDU dans un délai de 3 ans est rappelée. Mais les prescriptions du PDU qui doivent s'imposer aux documents d'urbanisme ne sont pas clairement détaillées dans le rapport.

A priori, le PDU laisse une grande latitude aux documents d'urbanisme. Ainsi, par exemple, le PDU, chargé par le SCoT de définir un système de modification du nombre de place de stationnement dans la zone d'aménagement commercial d'Amiens, laisse le soin au PLU de le définir (cf. PDU, action 7 page 68).

Concernant le SRCAE de Picardie, arrêté le 14 juin 2012, les actions prévues au plan sont en grande partie en corrélation avec les 6 orientations du schéma régional. Ainsi, le rapport indique sommairement, sans le détailler, que la mise en œuvre du PDU contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre générés par les déplacements à hauteur de 13 %. Cela correspond à l'objectif fixé par le SRCAE, pour les actions ciblant l'urbanisme et les transports.

Cependant, la quantification diffère des éléments de scénarisation volontaire et le traitement du fret reste général.

Le rapport évoque également brièvement la compatibilité avec le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) de Picardie voté par l'assemblée du conseil régional le 27 novembre 2009.

L'autorité environnementale recommande de détailler les prescriptions du PDU qui s'imposeront aux documents d'urbanisme et de proposer des indicateurs complémentaires pour contribuer au suivi du SRCAE.

II – 2.b état initial de l'environnement

Conformément aux dispositions de l'article R122-20 du code de l'environnement, l'état initial de l'environnement, les perspectives de son évolution et les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan sont présentés.

Les enjeux liés aux déplacements sont clairement identifiés (cf. rapport environnemental pages 80 et 81), localisés et caractérisés (cf. rapport environnemental pages 18 à 79). Les données sur le territoire du PDU sont précisées et illustrées (tableaux, schémas, cartes). Cependant les cartes présentées sont parfois peu lisibles.

Concernant la qualité de l'air, le rapport environnemental indique la contribution importante du trafic routier dans la dégradation de la qualité de l'air, qui constitue une menace pour la santé humaine mais affecte aussi les végétaux et détériore le patrimoine bâti (cf. rapport PDU page 32).

L'état initial signale pour l'agglomération amiénoise, l'atteinte des seuils limites et des dépassements des seuils fixés pour la protection de la santé sur les paramètres suivants :

- particules fines en suspension (PM 10) : le dépassement de la valeur limite pour la protection de la santé ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sur 24h) a été parfois observé en 2007 durant plus de 35 jours, ce qui a entraîné le déclenchement des procédures d'information et d'alerte (cf. pages 21, 24 à 26 et 33).
Ces particules proviennent majoritairement de la combustion des matières fossiles, du transport automobile et des activités industrielles diverses ; elles peuvent irriter et altérer la fonction respiratoire ;
- l'ozone (O_3) : des dépassements des objectifs de qualité ($120 \mu\text{g}/\text{m}^3/8\text{h}$) sont constatés chaque année depuis 2004 ;
L'ozone est un polluant secondaire issu de la transformation chimique d'autres polluants sous l'effet des rayons du soleil, d'où des plus fortes concentrations en été ; c'est un gaz agressif qui provoque toux, altérations pulmonaires et irritations oculaires ; il est très néfaste aussi pour la végétation ;
- benzène : 3 zones ont été identifiées (carte page 30) avec des concentrations de benzène proches voire supérieures à l'objectif de qualité (moyenne annuelle de $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$) sans dépasser la valeur limite pour la protection de la santé ($5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ;
Ce polluant est classé comme étant cancérigène et mutagène.

Concernant les nuisances sonores, le trafic routier constitue la source de bruit la plus importante, avec celui du réseau ferré. L'aérodrome de Glisy est source de nuisances occasionnelles lors des activités de haute voltige. Des cartes d'exposition au bruit illustrent l'analyse (cf. rapport environnemental pages 42 à 55).

Concernant les consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre (GES), le diagnostic énergie – climat du territoire Amiens métropole, réalisé en 2010, donne les estimations suivantes :

- une consommation d'énergie annuelle du territoire de 602 000 tonnes équivalent pétrole ;
- une émission de GES correspondante de 1 353 000 tonnes équivalent CO_2 .

Les transports représentent 22 % de la consommation totale d'énergie et 24 % des émissions de GES pour la communauté d'agglomération (cf. rapport environnemental pages 35, 37 et 41). La voiture représente 91 % des consommations d'énergie et 92 % des émissions de GES.

Concernant la consommation d'espace, le dossier indique une consommation foncière modérée mais peu maîtrisée avec une tendance à l'étalement urbain et à une augmentation du nombre et des distances de déplacements domicile – travail (pages 57 et 60).

Les enjeux hydrologiques, écologiques, paysagers, patrimoniaux du territoire sont également présentés (page 61 à 74).

Les risques naturels et technologiques sont abordés (pages 75 à 79). Toutefois, en matière de risques, le document ne précise pas la situation du territoire au regard du transport de matières dangereuses.

Les perspectives de l'évolution de cet état initial sont évoquées sommairement (rapport page 83). Sans la mise en œuvre du PDU, le scénario « au fil de l'eau » se traduirait par une stabilité du nombre de déplacements par habitant et par jour, avec une légère augmentation des parts modales des transports collectifs et du vélo. Les distances moyennes parcourues augmenteraient de 1,67 % entre 2013 et 2023. Le mode de calcul de ces résultats n'est toutefois pas précisé.

L'autorité environnementale recommande de préciser la situation du territoire au regard du transport de matières dangereuses, en mentionnant le dossier départemental des risques majeurs.

II – 2.c Justification du choix retenu

Un seul scénario composé de 7 objectifs déclinés en 37 actions a été retenu. Aucune solution alternative permettant de répondre à l'objet du PDU n'est exposée.

Il est présenté comme la réponse au bilan du PDU précédent (2002-2012), qualifié de mitigé sans pour autant en détailler l'analyse. Le rapport évoque, sans précision, le développement des modes doux en centre-ville d'Amiens, liée à la piétonisation de ses rues principales, mais avec aussi l'augmentation de l'usage de la voiture particulière et la faible attractivité du réseau de transports collectifs.

L'autorité environnementale recommande de présenter l'état d'avancement ou la non réalisation des actions initialement prévues dans le PDU 2002-2012, afin d'éclairer les choix du nouveau plan et d'en justifier la portée, sous forme d'un tableau de synthèse par action pour avoir une vision plus précise du bilan.

II – 2.d Évaluation des effets probables notables du PDU sur l'environnement et mesures

Le PDU a une vocation environnementale puisqu'il vise à limiter la part des déplacements automobiles et des camions, qui constitue le mode le plus impactant en terme de pollution, de nuisances (bruit, odeurs, poussières) et d'émission de gaz à effet de serre.

L'évaluation environnementale d'un PDU porte donc pour l'essentiel sur sa capacité à remplir ses objectifs et sur l'exposé des effets probables de certaines actions.

De même, les mesures à mettre en œuvre dans le cadre de l'évaluation environnementale d'un PDU consistent essentiellement en des prescriptions opposables, des programmes d'actions ou des recommandations.

Le rapport environnemental montre la prise en compte des objectifs environnementaux du projet de PDU en identifiant les actions se rapportant à chaque enjeux (cf. tableau pages 88 et 89).

Puis, il liste et analyse les actions susceptibles d'avoir un effet négatif probable sur l'environnement (cf. pages 90 et suivantes). Il s'agit des actions suivantes :

- la réalisation d'une ligne de tramway (action 8) ;
- la création de 172 km de pistes cyclables et de 490 sites de stationnement (action 11) ;
- la création de parcs relais, même si le PDU prévoit l'utilisation d'aires de stationnement existantes (action 19) ;
- la réalisation d'aires de covoiturage (action 24) ;
- l'aménagement de pôles d'échanges (action 13) ;
- la mise en place d'outils logistiques innovants (action 32).

L'évaluation des incidences Natura 2000 (page 104) conclut à l'absence d'incidences significatives probables du PDU, compte-tenu de la localisation et de la nature des projets prévus par le PDU.

De manière générale, l'ampleur des effets positifs et négatifs de ces actions est difficile à apprécier à ce stade. Cependant, comme le rappelle le rapport environnemental, une analyse plus fine sera réalisée ultérieurement car certains de ces projets, comme la ligne de tramway, seront soumis à étude d'impact et à évaluation des incidences Natura 2000.

En mesure d'évitement, il rappelle que le PDU n'affiche aucune volonté de création de nouvelles infrastructures routières, consommatrices d'espaces.

En mesures réductrices, il recommande :

- une végétalisation importante des projets d'aménagement ;
- l'utilisation d'énergie produite par des sources propres et/ou renouvelables pour le tramway ;

- la mise en place de mesures adaptées à la sensibilité et à la vulnérabilité des milieux ;
- la prise de précautions particulières en phase de chantiers (protection des rivières et milieux humides, ...) ;
- la mise en place de mesures visant la réduction de l'imperméabilisation, par l'utilisation de parcs de stationnements existants et en imposant leur mutualisation ;
- une attention particulière au schéma d'aménagements cyclables sur les communes de Rivery, Amiens et Camon pour la création de voies cyclables nouvelles longeant ou traversant le site Natura 2000.

Il prescrit :

- la réalisation d'études acoustiques pour les études d'impacts des projets ;
- le développement de la mutualisation des différents espaces (parkings relais, pôles d'échanges) pour limiter la consommation d'espaces ;
- le maintien de la continuité écologique lors de l'élaboration des projets d'ouvrages ;
- l'intégration du risque d'effondrement du sol et la vigilance du maître d'ouvrage sur ce point dans l'étude d'impact, lors de la définition du projet du tramway.

Les indicateurs de suivi proposés (pages 105 à 106) sont intéressants. Toutefois, il serait utile de rappeler la valeur initiale de ces indicateurs et l'indicateur attendu à l'échéance du plan en 2023, afin de mesurer les écarts.

II – 2.e Analyse du résumé non technique

Le résumé non technique en fin de rapport environnemental (pages 110 à 117) n'appelle pas de remarques.

II – 2.f description de la manière dont l'évaluation a été effectuée

La méthodologie n'appelle pas de remarques.

En conclusion, l'autorité environnementale recommande :

- d'annexer au dossier les actes officiels de procédure (délibérations de la collectivité) et d'ajouter un synoptique type de la procédure ;
- de préciser la thématique du stationnement et du transport de marchandises ;
- de préciser le calendrier des actions sous forme d'un planning, pour mettre en perspective toutes les actions et leur articulation dans le temps ;
- d'indiquer les modalités de financement des actions du PDU, en indiquant les coûts d'exploitation ;
- d'identifier les prescriptions du PDU qui s'imposeront aux documents d'urbanisme ;
- de proposer des indicateurs complémentaires pour contribuer au suivi du Schéma Régional Air Climat Energie (SRCAE) ;
- de préciser la situation du territoire au regard du transport de matières dangereuses, en mentionnant le dossier départemental des risques majeurs ;
- de présenter l'état de réalisation des actions initialement prévues dans le PDU 2002-2012 ;
- de rappeler la valeur initiale et celle attendue (à l'échéance du plan en 2023) des indicateurs proposés.

L'enjeu du PDU est de privilégier les déplacements alternatifs à la voiture individuelle, en permettant à tous les habitants d'Amiens Métropole de se déplacer. Le recours à des modes de transports plus économes et moins polluants contribuera à la réduction des gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air.