



PREFET D'INDRE-ET-LOIRE

LE PREFET,

Tours, le **23** **JUIL**, 2013

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**  
**Projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU)**  
**de l'agglomération tourangelle**

Le plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération tourangelle vise à organiser les déplacements sur les vingt-cinq communes du périmètre de transports urbains de l'agglomération tourangelle pour la période 2013-2023. Il relève du régime des plans, schémas, programmes et autres documents de planification prévu à l'article R.122-17 du code de l'environnement et doit, à ce titre, faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Le rapport environnemental annexé au projet de PDU arrêté le 11 avril 2013 rend compte de cette démarche (annexe 2). Le présent avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le projet de PDU.

***1. Appréciation de l'analyse faite sur les enjeux environnementaux du territoire***

Le rapport environnemental analyse parallèlement :

- les thématiques environnementales intrinsèques au PDU, c'est-à-dire sur lesquelles le PDU ambitionne explicitement des effets positifs : *nuisances sonores, qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, consommations énergétiques, sécurité routière, accessibilité aux personnes à mobilité réduite*. Sur ces thématiques, le rapport environnemental met en évidence les enjeux auxquels doit répondre le plan d'actions du PDU (état initial de l'environnement) et évalue l'efficacité de la réponse apportée (analyse des incidences) ;
- les thématiques environnementales extrinsèques au PDU, c'est-à-dire sur lesquelles certaines actions du PDU pourraient avoir un impact, positif ou négatif, sans que cela entre directement dans le cadre de ses objectifs : *consommation d'espace, risques naturels et technologiques, eau, biodiversité et paysages*. Sur ces thématiques, le rapport environnemental met en avant les sensibilités du territoire (état initial de l'environnement) et détermine si le PDU est susceptible de les impacter (analyse des incidences).

***État initial de l'environnement***

Le rapport environnemental présente une analyse de bonne qualité de l'état initial de l'environnement en ce qui concerne les thématiques extrinsèques au PDU. Claire, accompagnée d'illustrations pertinentes, elle présente un niveau de détail adapté et relève correctement les

sensibilités du territoire vis-à-vis du PDU.

Les thématiques intrinsèques au PDU font également l'objet d'un état initial satisfaisant. Pour certaines thématiques (*qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre et nuisances sonores* en particulier), il reste toutefois relativement difficile d'accès pour le lecteur non spécialiste, compte-tenu de la longueur et de la technicité de l'analyse, ainsi que des fréquents changements d'échelle d'étude. Une sélection des données davantage ciblée sur le périmètre de transports urbains, ainsi qu'une plus grande explicitation des raisonnements suivis auraient contribué à faciliter l'appréhension par le lecteur des différents enjeux portés par ces thématiques.

La partie consacrée à la qualité de l'air pourrait, en outre, utilement mentionner que le schéma régional climat air énergie (SRCAE) a classé en zone sensible pour la qualité de l'air treize des vingt-cinq communes du périmètre de transports urbains et rappeler les raisons de l'identification de cette zone et les objectifs qui y sont fixés par le SRCAE.

### *Analyse des incidences du PDU sur l'environnement*

Une analyse qualitative des incidences du PDU a été réalisée vis-à-vis de chacune des thématiques environnementales (intrinsèques et extrinsèques). Les actions du PDU susceptibles d'impacter directement ou indirectement, positivement ou négativement l'environnement y sont correctement identifiées. Le tableau de synthèse de la page 263 du rapport environnemental résume cette analyse en présentant les incidences potentielles d'une partie des actions du PDU sur chaque thématique. L'examen de l'ensemble des actions constitutives du plan d'actions (en reprenant autant que possible la numérotation de ce dernier) aurait permis au lecteur d'avoir une vision globale de l'effet du plan sur l'environnement et de la portée environnementale respective de chaque action. Un complément avant mise à disposition du public est suggéré.

Les thématiques *qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre et consommations énergétiques* ont également, suivant un principe tout à fait pertinent, fait l'objet d'une analyse quantitative des incidences. Celle-ci a été réalisée sur la base d'une modélisation des déplacements générés par les activités du périmètre de transports urbains, en situation initiale (2010), en 2023 suite à la mise en œuvre du PDU, et en situation fil de l'eau (en 2023, sans mise en application du PDU). Cette approche est très intéressante.

Le rapport environnemental note à juste titre que cette analyse quantitative comporte des limites importantes et que ses résultats doivent être considérés avec prudence. Un complément sur ce point pourrait utilement préciser au lecteur le degré de validité du modèle utilisé.

## ***2. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de PDU***

Le PDU présente un panel de soixante-six actions, qu'il décrit précisément et dont il définit clairement la mise en œuvre (maîtrise d'ouvrage, délais...). Ces actions sont organisées selon une logique rigoureuse, judicieusement expliquée – de manière très accessible – en introduction du PDU, et qui permet de percevoir aisément la démarche suivant laquelle les actions ont été élaborées, ainsi que la place majeure accordée aux enjeux environnementaux dans leur construction.

Ces explications relatives à la démarche menée sont reprises dans la partie « *exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu, au regard des enjeux environnementaux* » du rapport environnemental. En parallèle, la partie « *solutions de substitution non retenues* » présente quelques

actions envisagées lors du processus d'élaboration du PDU, indique leurs avantages et inconvénients du point de vue environnemental et explique pourquoi elles n'ont pas été retenues. L'association de ces deux parties constitue une justification probante des choix réalisés au regard des enjeux environnementaux.

Les modalités du suivi de la mise en œuvre du PDU et de ses effets sur l'environnement sont clairement déterminées. Parmi les nombreux indicateurs présentés (à titre indicatif, car ils ont vocation à être validés par le comité technique du PDU en charge du suivi), des « *indicateurs environnementaux* » doivent permettre d'apprécier les impacts environnementaux du PDU en matière de qualité de l'air, d'émissions de gaz à effet de serre, de consommations énergétiques, de nuisances sonores et de consommation d'espace. Ceux-ci ont été, en règle générale, choisis de manière pertinente.

Dans une logique de bonne articulation des politiques publiques relatives à la qualité de l'air et aux nuisances sonores, dont le PDU constitue l'un des piliers les plus opérationnels, il aurait pu être intéressant de préciser l'articulation du PDU avec la révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) et l'élaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'agglomération tourangelle.

### **3. Conclusion**

Considéré dans sa globalité, le plan de déplacement urbain de l'agglomération tourangelle présente une approche méthodologique fructueuse et une évaluation environnementale satisfaisante. Il dénote une bonne prise en compte des enjeux environnementaux.

Pour le Préfet et par délégation,  
le Secrétaire Général



Christian POUGET

