

## Projet de mémoire en réponse à la Mission régionale d'autorité environnementale

### Plan de Déplacements Urbains



## En réponse à l'avis de la MRAE

L'avis de la mission régionale de l'autorité environnementale a été reçu hors délai. Dans un souci de transparence, Sète agglomération a toutefois souhaité apporter des éléments de réponse aux différentes remarques et recommandations formulées dans l'avis.

Les éléments sont ici présentés selon les 14 recommandations faites par la MRAE par grands thèmes. Il est rappelé que cet avis n'est ni favorable, ni défavorable. Il ne porte pas sur l'opportunité du projet et vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui les concernent.

REMARQUES GENERALES / DE FORMES	POSITION DE PRINCIPE DE SAM ET EXPLICATIONS
<p><b>CARACTERE COMPLET ET QUALITE FORMELLE DU RAPPORT</b></p> <p>La MRAE recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>de préciser dans les fiches actions du PDU les mesures tirées du rapport environnemental</li> <li>de fournir des cartes d'une qualité suffisante pour qu'elles soient lisibles et compréhensibles lors de l'enquête publique ;</li> <li>mettre à jour le résumé non technique afin qu'il puisse restituer la démarche d'évaluation environnementale.</li> <li>de simplifier l'organisation du PDU dans la structure de ses objectifs et de regrouper les actions afin que le document gagne en lisibilité et en efficacité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SAM considère que l'ajout de ces précisions dans les fiches actions leur ferait beaucoup perdre en lisibilité et en opérationnalité. En revanche, un « code de vigilance » suivants divers critères (consommation d'espaces, d'énergies, impact paysages, environnement, artificialisation des sols...) et par actions peut être réalisé et renverrai pour plus de détail à l'évaluation environnementale annexée au projet de PDU. A noter par ailleurs, que pour chaque fiche action un diagramme de « kiviati » permet d'ores et déjà d'appréhender l'impact environnemental.</li> <li>La qualité des cartes a été vérifiée. Le rapport initial transmis à la MRAE comportait en effet un souci d'impression et avait donc fait l'objet d'un 2<sup>nd</sup> envoi par courrier papier et par mail. Les cartes seront toutefois agrandies pour faciliter encore d'avantage leur lisibilité. Elles feront également l'objet d'un atlas dédié en haute résolution qui sera mis à disposition du public en format numérique.</li> <li>Le résumé non technique sera modifié pour intégrer un volet sur la méthodologie et la démarche d'évaluation entreprise.</li> <li>Un travail de synthèse a été réalisé avec la collectivité pour optimiser au mieux</li> </ul>

	<p>le nombre d'actions tout en garantissant une opérationnalité en termes de porteurs de projets et d'objectifs visés.</p> <p>Un tableau synthétique de l'ensemble des actions et mesures sera ajouté dans le projet PDU en page 47 dans le paragraphe 3 relatif à l'architecture du projet ».</p>
<p><b>QUALITE ET LISIBILITE DE LA DEMARCHE</b></p>	
<p>La MRAE recommande de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• compléter le dossier par un bilan du PDU en vigueur, afin d'évaluer l'efficacité des actions qui y ont été engagées.</li> <li>• hiérarchiser les enjeux du territoire, de mettre en perspective constats-enjeux actions- impacts et mesures afin de mettre en évidence le bénéfice de la démarche d'évaluation environnementale,</li> <li>• réaliser une carte permettant de confronter la localisation des projets avec les sensibilités environnementales hiérarchisées.</li> <li>• préciser les aménagements de rabattement permettant de favoriser l'accès des transports en commun et des modes actifs vers les pôles d'échanges multimodaux (PEM).</li> <li>• mettre en cohérence les intentions en matière de réduction du transport des marchandises par poids lourds et les incitations possibles que pourrait générer le doublement de la RD600.</li> <li>• préciser la manière dont le réseau communautaire de pistes cyclables s'intègre aux différents itinéraires régionaux ainsi que d'en proposer une représentation cartographique à l'échelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un bilan du PDU 2012/2022 en vigueur a bien été réalisé en amont et a servi à alimenter le diagnostic du PDU. Il sera ajouté en annexe du document du PDU.</li> <li>• Les enjeux du territoire seront hiérarchisés dans la partie synthèse des enjeux environnementaux (partie 3.13.2) afin de mettre en évidence les enjeux principaux liés au PDU. Ensuite, l'ordre des thématiques traitées de l'analyse des impacts et des mesures reprendront la hiérarchisation des enjeux.</li> <li>• Des cartes permettant de mettre en évidence les projets et les sensibilités environnementales, seront ajoutées sur les thématiques pertinentes où les incidences sont dépendantes des localisations des aménagements (milieux naturels) et non sur les thématiques à enjeux territoriaux (qualité de l'air notamment).</li> <li>• SAM s'est fortement engagée dans l'amélioration de l'intermodalité articulée sur les pôles d'échanges multimodaux (PEM) des gares de Sète et de Frontignan. Ces équipements seront dotés de gares routières, de places de stationnement vélo sécurisées, d'installation de recharge pour les VAE, de cheminements piétons, d'une station d'embarquement pour les navettes maritimes à proximité (pour le PEM de Sète), d'emplacements pour de l'autopartage. Ces équipements, et demain, les futurs P+R ainsi que les gares secondaires de Vic-Mireval et de Marseillan bénéficieront également de ces dessertes multimodales.</li> <li>• La marge de manœuvre sur la dimension desserte routière du port reste limitée. Pour autant, le PDU encourage l'accompagnement de la stratégie multimodale de</li> </ul>

<p>appropriée.</p>	<p>desserte du port, routière, ferroviaire et fluviale et ce conformément aux objectifs du Contrat Plan Etat Région, via son action n°15, « Fret et livraison durable au service du développement du territoire » et en particulier la mesure 50 «Accompagner la mutation de la flotte Poids Lourds : limitation et verdissement de la flotte au service du développement économique».</p> <p>Afin d'accompagner la mutation de la flotte Poids Lourds, le PDU préconise de coordonner les acteurs du fret ferroviaire (région, chargeurs, opérateurs, SNCF...) pour faciliter le changement des mentalités et, d'impliquer les entreprises de transports routiers de marchandise dans la transition énergétique et notamment en promouvant la filière bioGNV en substitution du carburant fossile.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La carte n°11 du projet de PDU " Schéma cyclable : objectif PDU" affiche clairement les liaisons externes comme un enjeu d'accessibilité suivant le grand axe littoral EuroVéloroute 8. L'itinéraire de l'EuroVéloroute 8 contourne l'Etang de Thau via Marseillan, Mèze, Balaruc. Le schéma vélo intercommunal permettra d'asseoir cet itinéraire.</li> </ul>
<b>ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS D'ORIENTATION ET DE PLANIFICATION</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La MRAE rappelle l'obligation de démontrer la compatibilité du PDU avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération montpelliéraine et d'extraire les éléments du PPA utile à la réalisation du PDU.</li> <li>• La MRAE recommande de démontrer la compatibilité au SCoT sur le volet stationnement et la nécessité de produire des stationnements en ouvrage notamment au regard d'une analyse de la capacité de stationnement en surface et de son taux de remplissage.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le PPA prescrit une série de mesures en faveur de la réduction des émissions liées aux sources mobiles de pollutions. Il couvre l'ensemble de l'aire urbaine de montpelliéraine incluant les communes de Vic la Gardiole et de Mireval. Le PDU et ses objectifs s'accordent avec les actions portées par le PPA avec la mise en œuvre d'actions permettant une forte diminution des émissions de polluants et gaz à effet de serre dans le cadre des transports et de la mobilité. Il est toutefois difficile de quantifier la part de responsabilité des deux communes de Sète agglomération méditerranéenne incluses dans le périmètre du PPA dans le respect des objectifs du PPA. La compatibilité avec le PPA de l'agglomération montpelliéraine est traitée dans la partie 6.7 du rapport d'évaluation environnementale et sera complétée.».</li> <li>• Le PDU respecte les options fondamentales du SCoT. Il n'est pas tenu de</li> </ul>

reprendre à l'identique son contenu. La notion de compatibilité induit une obligation de non contrariété de la norme inférieure aux aspects essentiels de la norme supérieure. La marge de manœuvre laissée aux documents d'urbanisme locaux par le SCoT se traduit par « le principe de subsidiarité ». Ce principe ouvre et offre aux collectivités une marge de manœuvre qui permet de répondre et de s'adapter aux évolutions de toute nature des territoires (urbanistique, économique ou sociale).

Plus précisément sur le volet stationnement, le SCoT prescrit afin d'apaiser la circulation automobile en entrée et au cœur des villes, d'engager une politique de stationnement globale et cohérente. Pour cela, la mise en place de parkings relais est inscrite dans le SCOT, la carte intitulée « Structurer les déplacements en voiture » (p.61 du Document d'Orientations et d'Objectifs : DOO) localise les principes de parkings relais. Il ne les délimite pas.

Le SCOT indique que « l'autorité compétente en matière de réalisation de parkings relais est tenue de réaliser les ouvrages mentionnés sur les documents graphiques correspondant à une offre globale de 600 places à horizon 2030 ». Il devra être réalisé « des parkings relais en relation avec les pôles multimodaux programmés au sein du Bassin de Thau et en lien avec le réseau Transports en Commun structurant ».

L'action n°7 du PDU « Mailler le territoire de Parcs relais serviciels » est compatible avec le SCOT, en effet, les mesures proposées répondent aux prescriptions du SCoT. La cartographie du PDU p.103 reprend les principes des parkings relais établis dans le SCoT, l'addition des places aujourd'hui identifiées dans les parcs relais représentent un minimum de 1000 places, là où le SCOT en ambitionnait minimum 600. Celles-ci seront complétées par les places identifiées par le futur schéma directeur d'aménagement des parcs relais.

Rappelons ici que « les montants des projets déjà inscrits sur les PEM ferrés ou autres grands projets d'équipements ne sont pas inclus dans le montant global

	inscrit dans la fiche action n°7. L'objectif du PDU est d'assurer la réalisation concrète de ces Parkings Relais au-delà de l'élaboration du seul schéma directeur.
<b>JUSTIFICATION DES CHOIX</b>	
<p>La MRAe recommande de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>justifier la méthode et les hypothèses sur lesquels reposent le calcul des évolutions des émissions de polluants et de GES pour tous les scénarios ;</li> <li>comparer chaque scénario à la situation actuelle ;</li> <li>démontrer in fine l'efficacité attendue du PDU par rapport au scénario prévisionnel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La méthode de calcul est expliquée dans la partie 5.1.2 sur l'évaluation quantitative des émissions. Il est précisé les différentes hypothèses prises pour cette estimation. De plus, nous pouvons préciser que cette estimation, réalisée à partir du logiciel HBEFA, permet de prendre en compte les évolutions du parc automobile français à l'horizon du PDU (2030)</li> <li>Pour chaque polluant, l'estimation a été complétée pour mettre en évidence la comparaison entre le scénario prévisionnel 2030 et l'état initial.</li> <li>Le suivi des indicateurs par des mesures des émissions de polluants permettra de démontrer in fine l'efficacité du PDU sur ces polluants.</li> </ul>
<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	
<p>La MRAe recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>de compléter les indicateurs de référence et de préciser l'année de référence constituant l'état zéro de la connaissance</li> <li>de compléter les indicateurs avec des indicateurs environnementaux pertinents au regard des enjeux du territoire de la communauté d'agglomération.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet de PDU indique des indicateurs de référence disponibles et fixe des objectifs. La future cellule de suivi du PDU multi-partenariale aura pour mission de mettre en place un tableau de bord de suivi des actions engagées et des niveaux de performances enregistrées. La batterie d'indicateurs mentionnés sera à la fois renseignée et complétée par l'ensemble des partenaires. Les indicateurs de référence ont été complétés dans chaque thématique pour mettre en évidence l'année de référence ou les documents de référence qui seront à prendre en compte pour montrer l'évolution de ces enjeux (en lien avec l'état initial de l'environnement)</li> <li>Les indicateurs environnementaux sont intégrés dans le rapport environnemental dans chaque thématique.</li> </ul>
<b>METHODOLOGIE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE</b>	

<p>La MRAe recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de mener et de restituer une démarche itérative visant à proposer toutes mesures permettant d'éviter et de réduire les impacts sur l'environnement dans les zones identifiées à enjeux élevés ainsi que de mettre en évidence le bénéfice de la démarche d'évaluation environnementale</li> </ul>	<p>Comme présenté dans le chapitre 2, la démarche d'évaluation environnementale s'est déroulée en 4 grandes phases :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse de la situation environnementale et identification des enjeux et objectifs environnementaux,</li> <li>• Evaluation des incidences des orientations/actions du PDU sur l'environnement à chaque étape de l'élaboration du projet,</li> <li>• Recherche de mesures réductrices et/ou correctrices d'incidences, sur la base de l'évaluation,</li> <li>• Mise en place d'indicateurs de suivi et rédaction finale du rapport.</li> </ul> <p>Lors de la phase de scénario, l'analyse des enjeux environnementaux a permis de mettre en évidence les sensibilités environnementales de chaque action et de les optimiser.</p>
<b>QUALITE DE L'AIR ET EMISSIONS GES</b>	
<p>La MRAe recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de prendre en compte les émissions liées au transport maritime (pêche, plaisance, transport de marchandises et voyageurs...);</li> <li>• d'en évaluer l'impact et de réévaluer la part relative pour chaque type de transport émetteur de GES et de polluants atmosphériques (trafic routier, industriel...);</li> <li>• de proposer des mesures d'évitement et de réduction de la pollution de l'air liée au transport maritime ;</li> <li>• de présenter les correspondances entre les transports maritimes et terrestres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'estimation des émissions liées au transport maritime réalisé et transmis par ATMO Occitanie postérieurement à la réalisation du bilan environnemental du PDU, a été ajoutée. Celle-ci complète la partie 3.1.3 relatives aux données de l'état initial par polluants.</li> <li>• Il sera ajouté dans la partie 5.1.2 relative à la qualité de l'air, les incidences potentielles liées au transport maritime : « L'extension des lignes et le renforcement des fréquences, ainsi que le développement de navettes maritimes induiront une hausse des émissions de GES et particules des bus du réseau, mais cet effet sera absorbé par le report modal de l'automobile personnelle vers les transports en commun. ». A noter que pour le transport maritime, il est difficile de quantifier les émissions potentielles fortement dépendantes du matériel utilisé pour les navettes, de leur fréquence et du fait qu'elles ne sont pas référencées dans les bases de données nationales.</li> <li>• En termes de mesures d'évitement et de réduction de la pollution de l'air liée au transport maritime l'action n°6 du PDU « Mettre en œuvre un réseau de lignes maritimes », prévoit que SAM propose au regard des niveaux de performance enregistrés après l'expérimentation, d'étudier la construction d'un bâtiment dédié.</li> </ul>

	<p>Une attention particulière sera portée à sa motorisation dans la continuité des engagements de SAM en faveur de la transition énergétique ».Le paragraphe 5.1.3 de l'évaluation environnementale sera complété en ce sens : « De plus pour les navettes maritimes, une attention particulière sera portée pour l'usage de matériels performants pour limiter les émissions et notamment favoriser des navettes à énergies renouvelables (électriques ou à hydrogène) ». La prise en compte de la motorisation du transport maritime sera aussi ajoutée dans le paragraphe relatif aux mesures envisagées en termes de consommation énergétiques (5.3.3).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le déploiement de liaisons maritime est fondamentalement « intermodal ». En effet, l'accès aux lignes et la diffusion au débarquement ont vocation à se combiner soit avec la voiture particulière en lien avec les parcs relais et les gares maritimes, soit avec les lignes de transport en commun, le vélo sur le dernier kilomètre et des cheminements piétons. Le futur PEM de Sète projette un lien direct à une halte maritime au Nord de la RD2 sur la Pointe Courte combinant trains, cars et bateaux dans un même système d'échanges.</li> </ul>
<b>CONSOMMATION D'ESPACE</b>	
<p>La MRAe recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'évaluer les incidences chiffrées du PDU sur la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de les mettre en cohérence avec les objectifs du SCOT du bassin de Thau.</li> <li>• afficher de réelles ambitions en matière de cohérence entre urbanisme et mobilités alternatives à la voiture et de démontrer la cohérence des actions engagées avec la planification prévue par le SCOT.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le PDU a chiffré les emprises des aménagements principaux. Toutefois, il est difficile à ce stade de préciser les emprises de tous les aménagements du PDU. Cependant une large part des aménagements prévus dans le cadre du PDU concerne des espaces déjà urbanisés ou des voiries déjà existantes, n'entraînant pas d'emprise supplémentaire. Les principes de mutualisation et de foisonnement des différents espaces sont développés, afin de garantir une utilisation maximale de l'offre par différents usagers. Ainsi, pour chacune des actions du PDU, ce principe d'économie d'espace est recherché. Cette recherche de limitation de consommation foncière s'intègre dans les objectifs du SCOT sur cette thématique.</li> <li>• La mesure n°21 « Assurer la cohérence entre développement urbain et mobilité » de l'action n°5 vise explicitement la cohérence entre urbanisme et mobilités alternatives à la voiture. Cette mesure répond aux enjeux de planification</li> </ul>



	<p>du SCoT d'assurer une cohérence entre le développement urbain et la facilité de mobilités durables.</p> <p>Par ailleurs, dans la mesure 3 « encourager les courtes distances en modes doux par la mixité des fonctions urbains », le PDU préconise de travailler sur la mixité des fonction urbaines favorables aux modes actifs au sein des documents d'urbanisme et au des sein des programmation d'aménagement, de porter une attention aux centralités dans les communes ou dans les quartiers afin de prévoir, d'améliorer, de valoriser, ou de mieux intégrer les modes actifs au tissu urbain ».</p>
<b>AUTRES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La MRAe rappelle qu'au stade de la planification, l'évitement est à privilégier, elle recommande donc de proposer toutes mesures pour éviter ou réduire significativement les impacts sur la biodiversité, la ressource en eau et les sites Natura 2000.</li> </ul> <p>La MRAe recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de rappeler les mesures d'ordre réglementaire à chaque type de risques</li> <li>• de superposer le projet de PLU avec les zones à risques naturels différenciés et technologiques ;</li> <li>• d'évaluer les impacts des actions du PDU sur les risques.</li> <li>• de prendre en compte la préservation de la qualité agronomique des sols dans les enjeux du territoire, d'en évaluer les impacts et de proposer des mesures d'évitement et de réduction appropriées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le projet de PDU s'intègre dans la démarche ERC. Le choix des actions retenus a été analysé pour répondre à ces enjeux En effet, une large part des aménagements prévus dans le cadre du PDU concerne des espaces déjà urbanisés ou des voiries déjà existantes, n'entraînant pas d'emprise supplémentaire. Les principes de mutualisation des différents espaces seront développés, afin de garantir une utilisation maximale de l'offre par différents usagers. Ainsi, pour chacune des actions du PDU, ce principe d'évitement sera recherché. Cette démarche ERC devra être poursuivie dans les phases opérationnelles des projets pour assurer sa prise en compte sur l'ensemble des thématiques citées.</li> <li>• Il sera ajouté dans la partie 5.8.1 relatif aux mesures envisagées en termes de risques que les aménagements réalisés devront respecter l'ensemble des prescriptions réglementaires (PPRn et PPRt) du territoire mais aussi assurer la prise en compte des éventuels aléas.</li> <li>• Des cartographies des principaux projets du PDU par rapport aux risques naturels et aux risques technologiques seront ajoutées dans la partie 5.8 relative au Risques.</li> <li>• Les incidences potentielles sur les risques sont précisées dans la partie 5.8. il sera également précisé que certains aménagements routiers (notamment les déviations et contournements) peuvent entraîner des risques de transports de</li> </ul>

matières dangereuses sur de nouveaux secteurs. En fonction des aménagements réalisés et de leurs usages, certaines voies de déviation et de contournement peuvent permettre un transit des transports de matières dangereuses permettant d'éviter les secteurs de centre-ville et ainsi réduire le risque d'exposition des populations.

- Par rapport aux enjeux agricoles, les principales incidences sont liées à des emprises sur des parcelles agricoles pouvant impacter la production ou les filières. Les secteurs potentiellement impactés sont le plus souvent à proximité immédiate des centres-bourgs et donc sur des espaces agricoles périurbains.

Une large part des aménagements prévus dans le cadre du PDU concerne des espaces déjà urbanisés ou des voiries déjà existantes, n'entraînant pas d'emprise supplémentaire (absence de consommations foncières ou d'incidences sur le milieu agricole). L'emprise sur les milieux agricoles sera limitée en s'appuyant sur les infrastructures existantes. De plus, une attention particulière sera portée sur la viabilité des exploitations impactées et la préservation des accès aux parcelles à proximité.

En fonction des aménagements, les projets opérationnels pourront être soumis à étude d'impact et/ou étude d'incidence préalable agricole ce qui permettra de préciser les enjeux sur ces thématiques et de mettre en place les mesures adaptées. Les incidences et les mesures associés aux enjeux agricoles et à la qualité agronomique des sols seront ajoutées à la partie 5.4 relative à la consommation de l'espace et à l'agriculture. Une cartographie des incidences du PDU sur la trame agricole sera également ajoutée.