



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré sur le projet d'élaboration
du Plan de mobilité (PDM) 2025-2035
de la Communauté Urbaine du Grand Reims (51)**

N° réception portail : 003128/A PP
n°MRAe 2025AGE69

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

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 et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

En application du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016, modifiant l'article R.104-21 du code de l'urbanisme, l'autorité environnementale est, dans le cas présent, la Mission régionale d'autorité environnementale¹ (MRAe) Grand Est, de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

La MRAe a été saisie pour avis par la Communauté Urbaine du Grand Reims (51) pour l'élaboration de son Plan de mobilité (PDM). Le dossier ayant été reçu complet, il en a été accusé réception le 14 mai 2025. Conformément à l'article R.104-25 du code de l'urbanisme, l'avis sur l'évaluation environnementale et le projet de document doit être fourni dans les trois mois suivant la date de sa saisine.

Selon les dispositions de l'article R.104-24 du même code, la MRAe a consulté l'Agence régionale de santé (ARS).

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 7 août 2025, en présence d'André Van Compernelle, membre associé, de Jérôme Giurici, président par intérim et membre de l'IGEDD, d'Armelle Dumont et Christine Mesurolle, membres de l'IGEDD, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou du document mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter le plan, schéma, programme ou document (article L. 104-7 du code de l'urbanisme).

Note : les illustrations du présent document sont extraites du dossier d'enquête publique ou proviennent de la base de données de la DREAL Grand Est.

1 Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

La Communauté urbaine du Grand Reims (CUGR), en tant qu'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) a décidé de réviser son Plan de mobilité (PDM). C'est un document de planification qui a pour objectif de déterminer, sur 10 ans, les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le « ressort territorial » de l'AOM. Il se substitue au Plan de déplacements urbains (PDU) de 2016, établi sur le périmètre de Reims Métropole (16 communes).

La CUGR résulte de la fusion de Reims Métropole avec 8 autres Établissements publics de coopération intercommunale. Le territoire est composé de 143 communes et compte 297 068 habitants (Insee 2021). Reims concentre plus de 60 % des habitants, le reste du territoire est à dominante rurale avec 80 % des communes qui ont moins de 1 000 habitants.

D'une superficie de 1 432,40 km², le territoire couvre le même périmètre que celui du Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Grand Reims en cours de révision et pour lequel l'Autorité environnementale (Ae) a rendu le 10 juillet 2025 l'avis n°002530/A PP, consultable sur le Portail de l'évaluation environnementale².

Le territoire bénéficie d'une bonne desserte routière avec de nombreux axes structurants (autoroutes A4 et A26, route nationale 51). Les routes départementales sont également bien présentes. Il dispose également d'une bonne desserte ferroviaire avec la présence d'une ligne à grande vitesse et d'une étoile ferroviaire avec de nombreuses gares TER. Le territoire est également traversé par le canal de la Marne utilisé pour du transport de marchandises. Enfin, le territoire est desservi par un réseau de transport urbain organisé par la CUGR (bus).

Selon la BD OCS Grand Est³, en 2021, la CUGR est couverte à 69,50 % par des milieux agricoles et à 18,57 % par des espaces forestiers et semi-naturels. Les emprises urbaines occupent quant à elles 11,13 % du territoire.

Sur la composition du dossier, l'Autorité environnementale (Ae) ne peut que constater les insuffisances que comporte le dossier transmis. Il présente à divers endroits des mots manquants et des décalages, cachant des parties du texte. Le diagnostic territorial et l'état initial de l'environnement sont absents. L'Ae note également que le bilan du PDU est trop succinct, que des précisions sur le transport des marchandises, sur les consommations d'énergie, sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques nécessitent d'être apportées.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

- la réduction de la consommation d'énergie et la diminution des émissions de GES ;
- l'amélioration de la qualité de l'air ;
- la préservation des milieux naturels et la biodiversité.

La stratégie du PDM est organisée autour de 4 enjeux déclinés en 17 axes et structurés en 50 actions.

En matière de répartition modale pour l'ensemble des déplacements du territoire en 2035, les ambitions du PDM visent 40 % pour la marche, 10 % pour le vélo, 17 % pour les transports collectifs, 17 % pour la voiture en tant que conducteur et 10 % en tant que passager.

En matière de réduction des émissions de GES et de polluants, les objectifs chiffrés ne sont pas clairement indiqués et nécessitent d'être précisés.

Les fiches actions sont claires et lisibles. Elles méritent d'être complétées par l'évaluation des impacts sur la réduction de la consommation d'énergie et d'émissions de GES, la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi que la préservation de la biodiversité. La collectivité est porteuse d'une majorité des actions, associée à différents partenaires.

² <https://evaluation-environnementale.developpement-durable.gouv.fr/#/public/portalReviews?place=Grand%20Est>

³ La BD OCS régionale est une base de données d'occupation du sol à grande échelle destinée à la description de l'occupation du sol de l'ensemble du territoire.
<https://ocs.geograndest.fr/explorer/epci/200067213/2010/2021/1>

En matière d'animation et de gouvernance du PDM, l'Ae considère que la multiplication des instances complexifie le suivi de la mise en œuvre des actions. En revanche, elle note favorablement l'association des partenaires privés dont des représentants de la société civile. Le dossier s'avère également incomplet sur l'estimation budgétaire globale et par action du plan, ainsi que sur les moyens humains mobilisés et les mesures correctives des actions.

L'évaluation environnementale se révèle également incomplète, l'absence de l'état initial de l'environnement se fait ressentir notamment en matière d'inventaires et de cartographies des milieux naturels.

Des impacts positifs et négatifs des actions sont énumérés. Les impacts négatifs potentiels sont essentiellement liés aux nouveaux aménagements et à l'absence de report sur les modes alternatifs. Les mesures d'évitement et de réduction des incidences négatives ne sont pas présentées.

L'Ae regrette que le dossier ne présente pas de territorialisation des projets d'aménagement, même à titre indicatif, afin de les croiser avec la localisation des milieux naturels inventoriés. Ces aménagements peuvent générer de la consommation d'espaces naturels agricoles ou forestiers (ENAF), de l'imperméabilisation ou de l'artificialisation des sols supplémentaires. Ils peuvent avoir des effets de fragmentation des corridors écologiques, impacter les habitats et les espèces.

Le dossier indique que les travaux sont susceptibles de générer des incidences négatives en phase chantier, sans plus de précision.

Le dossier comprend une étude d'incidences Natura 2000 trop succincte pour conclure à l'absence d'incidences significatives sur les sites Natura 2000. L'Ae rappelle que la règle doit être l'évitement des incidences sur les sites Natura 2000.

Enfin, l'articulation avec les documents de rang supérieur avec lesquels le PDM doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte, nécessite d'être approfondie, notamment en ce qui concerne le SCoT du Grand Reims en cours de révision, les actions mobilité du Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) du Grand Reims et ses objectifs chiffrés.

L'Autorité environnementale recommande principalement à la Communauté urbaine du Grand Reims de :

- ***compléter le dossier par l'ensemble des éléments devant composer le Plan de mobilité conformément aux dispositions des articles L.1214-1 à L.1214-38 du code des transports (le diagnostic de mobilité) et par l'ensemble des éléments relatifs à son évaluation environnementale conformément aux dispositions de l'article R.122-20⁴ du code de l'environnement (l'état initial de l'environnement);***
- ***mieux faire le lien entre le volet mobilité de son PCAET et le SCoT en cours de révision, en distinguant le volet transport de personnes et transport de marchandises ;***
- ***compléter le dossier par une estimation des moyens humains et du volume d'investissement nécessaire pour permettre la réalisation des actions projetées ;***
- ***compléter les fiches actions concernées par un rappel sur le principe de protection stricte (règle de l'évitement) des sites Natura 2000 et d'une manière générale rappeler la nécessaire prise en compte des milieux naturels pour les travaux et aménagements qui seraient réalisés dans ou à proximité de ces milieux ;***
- ***compléter le dossier et les fiches actions en apportant des précisions sur la contribution des actions projetées en matière de réduction de la consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, et d'amélioration de la pollution de l'air et sonore.***

Les autres recommandations de l'Ae se trouvent dans l'avis détaillé.

4 [Lien direct sur l'article R.122-20 du code de l'environnement.](#)

La MRAe attire l'attention des porteurs de projet sur :

- la loi n°2021-1104 du 22 août 2021, portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (Loi Climat et Résilience) ;
- le SRADDET⁵ de la région Grand Est ;
- la stratégie nationale bas carbone (SNBC) ;
- le document qu'elle a publié sur son site internet, qu'elle complète et actualise régulièrement (« les points de vue de la MRAe Grand Est⁶ ») et qui précise ses attentes sur différentes thématiques environnementales pour l'évaluation des plans-programmes et des projets.

La loi Climat et Résilience ancre les préoccupations environnementales dans la société française : dans les services publics, l'éducation, l'urbanisme, les déplacements, les modes de consommation, la justice.

Le SRADDET, document de planification régionale, a été approuvé le 24 janvier 2020 par le préfet de région après son adoption par le Conseil régional. Il regroupe et orchestre les enjeux et objectifs poursuivis par des schémas thématiques pré-existants (SRADDT⁷, SRCAE⁸, SRCE⁹, SRIT¹⁰, SRI¹¹, PRPGD¹²).

Les autres documents de planification : SCoT¹³ (PLU(i)¹⁴ ou CC¹⁵ à défaut de SCoT), PDU ou PDM¹⁶, PCAET¹⁷, charte de PNR¹⁸, doivent se mettre en compatibilité à leur première révision.

Un PLU(i) ou une CC faisant partie d'un SCoT devra en cascade se mettre en compatibilité avec celui-ci dans un délai d'un an ou de 3 ans si cette mise en compatibilité implique une procédure de révision du PLU(i) (Article L.131-6 du code de l'urbanisme).

Lors de l'examen des projets qui lui sont présentés, la MRAe invite systématiquement les porteurs de projet à prendre en compte dès à présent les règles du SRADDET, ceci dans la recherche d'une gestion optimale de l'environnement à laquelle les documents qui lui sont présentés pour avis, affirment être attachés.

Par ailleurs, la France s'est dotée d'une stratégie nationale bas carbone (SNBC) en 2015 fixant pour objectif la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2050.

La SNBC révisée et approuvée le 21 avril 2020 a pour but de respecter les termes de l'Accord de Paris signé lors de la COP21, avec l'objectif d'aboutir à une neutralité carbone dès 2050.

Aussi, la MRAe examinera la façon dont les projets qui lui sont soumis, contribuent à la réalisation de cet objectif fondamental pour les générations à venir.

5 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

6 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-a595.html>

7 Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire.

8 Schéma régional climat air énergie.

9 Schéma régional de cohérence écologique.

10 Schéma régional des infrastructures et des transports.

11 Schéma régional de l'intermodalité.

12 Plan régional de prévention et de gestion des déchets.

13 Schéma de cohérence territoriale.

14 Plan local d'urbanisme (intercommunal).

15 Carte communale.

16 Plan de déplacements urbains ou plan de mobilité.

17 Les plans climat-air-énergie territorial sont obligatoires pour l'ensemble des intercommunalités de plus de 20 000 habitants depuis le 1er janvier 2019 et, depuis 2017, pour les intercommunalités de plus de 50 000 habitants.

18 Parc naturel régional.

B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Contexte et présentation générale du projet

1.1. Contexte réglementaire du plan de mobilité (PDM)

Le Plan de mobilité (PDM) est un document régi par les dispositions du code des transports aux articles L.1214-1 à L.1214-38. Depuis le 1er janvier 2021, date d'entrée en vigueur des dispositions de la Loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019¹⁹, il se substitue au Plan de déplacements urbains (PDU).

Le PDM détermine, sur 10 ans, les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le « ressort territorial » de l'Autorité organisatrice de la mobilité²⁰ (AOM).

L'établissement d'un PDM est obligatoire dans les ressorts territoriaux des AOM inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants²¹.

1.2. Présentation du territoire et du contexte

La Communauté Urbaine du Grand Reims (CUGR) comprend 143 communes et s'étend sur 1 432,40 km² et est autorité organisatrice de la mobilité (AOM). La CUGR résulte de la fusion de Reims Métropole avec 8 autres Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI)²² en 2017. Elle compte 297 068 habitants en 2021²³ dont 75,74 % au sein du pôle territorial de Reims Métropole. La ville de Reims compte à elle seule 179 380 habitants (Insee 2021), soit 60,38 % de la population de la CUGR. Le reste du territoire est à dominante rurale avec 80 % des communes qui ont moins de 1 000 habitants.

Le dossier gagnerait à intégrer une cartographie du territoire concerné afin de situer les différents EPCI qui le composent (voir illustration ci-après tirée du projet de révision du Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Grand Reims pour lequel l'Autorité environnementale (Ae) a rendu le 10 juillet 2025 l'avis n°002530/A PP, consultable sur le Portail de l'évaluation environnementale²⁴).

Selon la base de données BD OCS Grand Est²⁵, en 2021, la CUGR est couverte à 69,50 % par des milieux agricoles et à 18,57 % par des espaces forestiers et semi-naturels. Les milieux naturels liés à l'eau et les surfaces en eau représentent respectivement 0,44 % et 0,37 % du territoire. Les emprises urbaines occupent quant à elles 11,13 % du sol.

Le territoire comprend de nombreux milieux humides, 38 Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique²⁶ (ZNIEFF) de type 1 et 6 ZNIEFF de type 2, 1 Arrêté préfectoral de protection de biotope²⁷ (APPB), 2 réserves biologiques dirigées²⁸, 2 réserves naturelles régionales²⁹, 1 Espace naturel sensible³⁰ (ENS), 34 sites gérés par le Conservatoire des Espaces

19 [Lien direct sur la Loi d'orientation des mobilités \(LOM\) du 24 décembre 2019](#)

20 L'autorité organisatrice de la mobilité, ainsi dénommée par la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM) du 27 janvier 2014, assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire.

21 [Lien direct sur l'article L.221-2 du code de l'environnement.](#)

22 Ce sont des structures administratives permettant à plusieurs communes d'exercer des compétences en commun. Ils sont soumis à des règles communes, homogènes et comparables à celles de collectivités locales. Les communautés urbaines, communautés d'agglomération, communautés de communes, syndicats d'agglomération nouvelle, syndicats de communes et les syndicats mixtes sont des EPCI. Source Insee.

23 Le dossier indique par erreur une population de 300 906 habitants.

24 <https://evaluation-environnementale.developpement-durable.gouv.fr/#/public/portalReviews?place=Grand%20Est>

25 La BD OCS régionale est une base de données d'occupation du sol à grande échelle destinée à la description de l'occupation du sol de l'ensemble du territoire. <https://ocs.geograndest.fr/explorer/epci/200067213/2010/2021/1>

26 L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.

Les ZNIEFF de type 1 sont des secteurs d'une superficie limitée, caractérisés par la présence d'espèces ou de milieux rares remarquables du patrimoine naturel national ou régional.

Les ZNIEFF de type 2 sont de grands ensembles naturels riches et peu modifiés ou offrant des potentialités importantes.

27 La protection des habitats naturels essentiels à la survie de certaines espèces animales et végétales est assurée par des Arrêtés préfectoraux de protection de biotope.

Naturels³¹ Champagne-Ardenne (CENCA) et 5 sites Natura 2000³² (5 Zones spéciales de conservation). Enfin, 35 communes de la CUGR (au sud) sont adhérentes au Parc naturel régional³³ (PNR) de la Montagne de Reims.

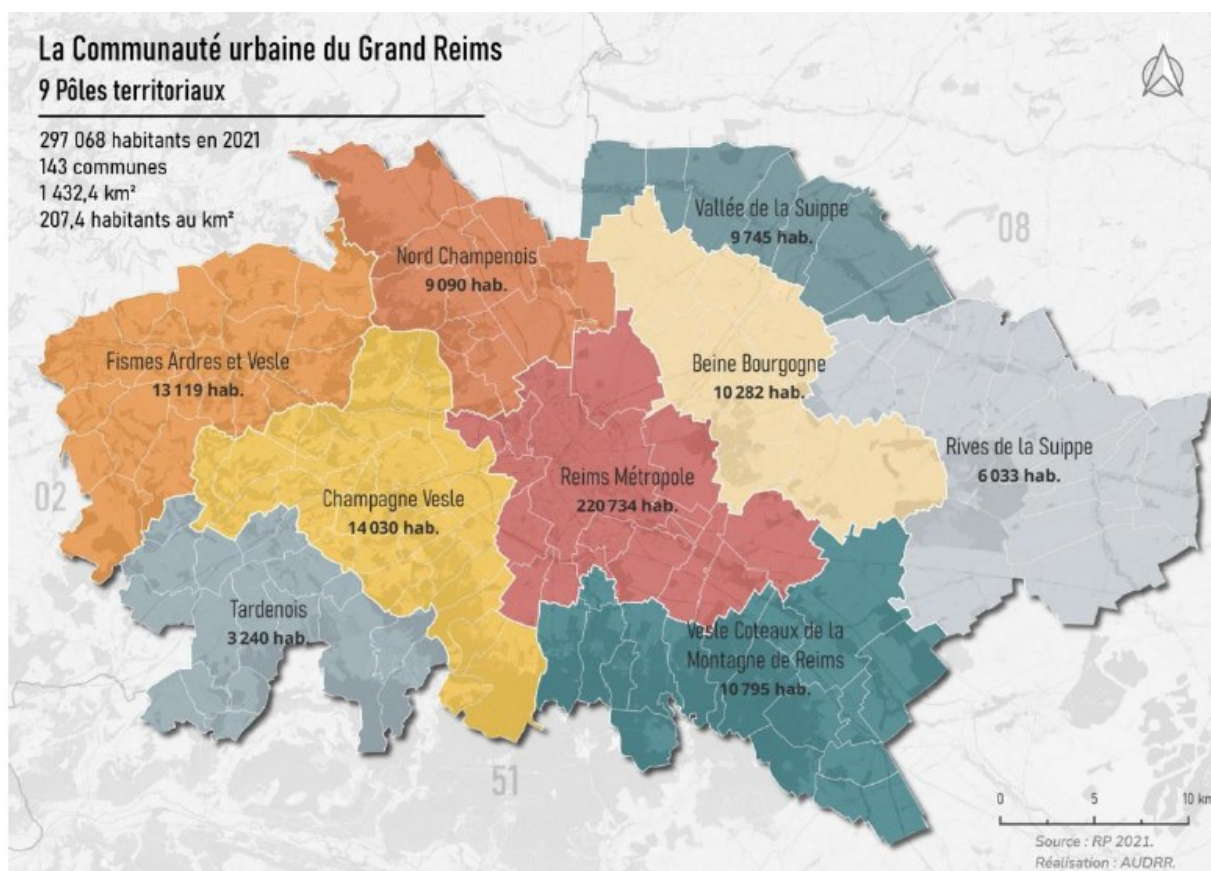


Illustration 1: Présentation du territoire de la CUGR - Source SCoT

Le dossier indique que le territoire est bien desservi par des infrastructures routières majeures notamment les autoroutes A4 et A26, la route nationale N51 ou la voie Taittinger appelée également Traversée urbaine de Reims (TUR). Le réseau départemental est également bien présent. Le tout forme un réseau routier en étoile. Une Zone à faibles émissions (ZFE) a été mise en place en 2021 sur le centre-ville et la TUR.

- 28 Les réserves biologiques sont un outil de gestion spécifique et de protection réglementaire, permettant de protéger les espèces et les habitats remarquables ou représentatifs des forêts publiques. Elles forment, pour une partie d'entre elles, un réseau de forêts en libre évolution. Elles sont gérées par l'Office national des forêts (ONF) et peuvent être gérées de manière dirigée (gestion conservatoire) ou intégrale (libre évolution).
- 29 Des parties du territoire terrestre ou maritime d'une ou de plusieurs communes peuvent être classées en réserve naturelle lorsque la conservation de la faune, de la flore, du sol, des eaux, des gisements de minéraux et de fossiles et, en général, du milieu naturel présente une importance particulière ou qu'il convient de les soustraire à toute intervention artificielle susceptible de les dégrader. Le classement d'une réserve naturelle nationale est prononcé pour assurer la conservation d'éléments du milieu naturel d'intérêt national ou la mise en œuvre d'une réglementation européenne ou d'une obligation résultant d'une convention internationale.
références législatives : L332-1 et L332-2 du code de l'environnement
- 30 Zones dont le caractère naturel est menacé et rendu vulnérable, actuellement ou potentiellement, soit en raison de la pression urbaine ou du développement des activités économiques et de loisirs, soit en raison d'un intérêt particulier, eu égard à la qualité du site, ou aux caractéristiques des espèces animales ou végétales qui s'y trouvent.
- 31 Les conservatoires d'espaces naturels sont des associations qui ont pour vocation la connaissance, la protection, la gestion et la valorisation des milieux naturels qui représentent un intérêt écologique, floristique, faunistique, biologique, géologique et paysager remarquable et de tous sites à valeur écologique potentielle.
- 32 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).
- 33 Un Parc naturel régional s'organise autour d'un projet qui vise à assurer durablement la préservation, la gestion et le développement harmonieux de son territoire. Ce projet s'incarne dans une charte qui propose un état des lieux du territoire, les objectifs à atteindre et les mesures qui lui permettent de les mettre en œuvre.

Le territoire est également doté d'une bonne desserte ferroviaire. La ligne à grande vitesse LGV Est permet de rejoindre Paris en 45 mn. Le dossier évoque par ailleurs une étoile ferroviaire (voir illustration 2 ci après) mais n'en précise pas les composantes et les enjeux (gares desservies, en ville, à la campagne, combien de lignes TER, le nombre de gares desservies, la description du réseau de transports urbains etc...). Le territoire est également traversé par le canal de la Marne, utilisé pour du transport fluvial. Pour autant le dossier ne comporte pas de diagnostic « mobilité » (cf. chapitre 1.3.3).

Selon le dossier, la ville de Reims et le pôle territorial de Reims Métropole concentrent les emplois avec respectivement 70 % et 83 % des emplois du territoire.

Le dossier indique que la population sur l'ensemble du territoire a progressé annuellement de 0,27 % entre 2009 et 2019 : la ville de Reims présente une stabilité du nombre d'habitants et 99 communes sur 143 ont une croissance positive.

Le territoire est exposé à des risques d'inondation, de mouvements de terrain, soumis à l'aléa retrait et gonflement des argiles et aux coulées d'eaux boueuses. Les risques anthropiques sont liés à la présence d'installations industrielles, des canalisations/voies de transport de matières dangereuses. Il existe également des nuisances liées à la pollution des sols.

1.3. Présentation du Plan de mobilité de la Communauté urbaine du Grand Reims

En préambule, l'Ae recommande à la collectivité de corriger les documents (évaluation environnementale et plan de mobilité) qui comportent à divers endroits des mots manquants et des décalages, cachant des parties du texte y compris au niveau des actions, ce qui nuit à leur lecture.

1.3.1. Bilan du Plan de déplacements urbains 2016

Le territoire disposait d'un PDU, dont la dernière révision a été approuvée le 12 décembre 2016. Il était établi sur le périmètre des 16 communes membres de Reims Métropole. La création de la CUGR en 2017 a entraîné *de facto* une évolution du périmètre pour couvrir 143 communes.

L'Ae regrette que le dossier ne comporte pas un bilan plus complet et chiffré de l'évaluation du PDU 2016. Le dossier indique que les résultats de l'enquête mobilité réalisée en 2021 ont permis une connaissance approfondie des pratiques de mobilité du territoire et que l'évaluation réalisée en 2022 met en évidence :

- un net recul de l'usage de la voiture pour les habitants du centre de Reims au profit de la marche et marginalement du vélo et des transports en commun ;
- de fortes hausses de fréquentation des gares de Reims et de la halte ferroviaire de Prunay, qui sont cependant à tempérer en raison de la fermeture de 2 autres haltes ferroviaires ;
- une hausse de fréquentation des lignes de bus 1, 2 et 3 du réseau Citura (qui est devenu Grand Reims Mobilités³⁴ selon les recherches de l'Ae), qui affiche néanmoins une baisse globale de fréquentation, notamment tramway, lignes 4 et 5 ;
- un maintien du niveau de fréquentation des parkings-relais (P+R), qui reste relativement faible.

L'Ae regrette également l'absence d'éléments sur l'impact des actions sur le transport de marchandises. De plus, le dossier ne précise pas les gains en termes de réduction de la consommation d'énergie, des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des polluants atmosphériques.

34 Grand Reims Mobilités est le nom commercial du réseau de transports en commun du Grand Reims, exploité par Transdev Reims, entreprise filiale du groupe Transdev figurant parmi les 20 plus grands employeurs du département de la Marne. Au 1er janvier 2024, le réseau perd son ancien nom (CITURA) pour devenir Grand Reims Mobilité.
<https://www.grandreims-mobilites.fr/fr/>

L'Ae recommande à la collectivité de compléter le dossier par un bilan détaillé du Plan de déplacements urbains 2016 en y insérant des données chiffrées permettant d'apprécier l'impact des actions réalisées sur le transport des personnes et des marchandises, en termes de report modal (%), d'évolution de la fréquentation (%), de consommation énergétique, d'émissions de gaz à effet de serre et de qualité de l'air.

1.3.2. Contenu et objectifs

Selon le dossier, le Grand Reims a engagé la révision de son PDU 2016 pour actualiser sa stratégie à l'échelle des 143 communes. Il affiche l'ambition « *d'offrir à chacun une solution de mobilité, quelles que soient ses capacités physiques, son lieu de résidence ou ses capacités financières tout en décarbonant les pratiques* »³⁵.

Le dossier soumis à l'avis de l'Ae est composé de 2 documents :

- le PDM 2025-2035 qui comporte une présentation de la démarche d'élaboration et de la stratégie de mobilité 2035, le plan d'actions composé de 50 fiches actions, l'annexe accessibilité – Personnes à mobilité réduite (PMR), le suivi de la mise en œuvre du PDM et la liste complète des actions ;
- l'évaluation environnementale stratégique composée du résumé non technique, des motifs pour lesquels le projet a été retenu, des effets de la mise en œuvre du PDM sur les sites Natura 2000, de l'articulation du PDM avec les documents cadres et de la présentation de la méthodologie et des indicateurs de suivi.

L'Ae regrette que le diagnostic mobilité (voir chapitre 1.3.3) et l'état initial de l'environnement (voir chapitre 3.1.1) manquent au dossier.

D'après le dossier, la démarche d'élaboration du PDM a été réalisée dans une concertation large et continue avec l'ensemble des acteurs de la mobilité : comité technique, comité de pilotage, entretiens, groupes de travail, réunion dédiée à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), comité de partenaires et séminaires. Les temps de concertation ont permis d'intégrer le point de vue des acteurs dans l'état des lieux, et les contributions d'identifier de nouvelles mesures lors de l'élaboration de plan d'actions.

L'Ae recommande à la collectivité de présenter la composition et le rôle des instances ayant contribué à l'élaboration et participant à la mise en œuvre et au suivi du Plan de mobilité.

1.3.3. Diagnostic mobilité

Le dossier, au sein du chapitre « étapes de l'élaboration du PDM », fait référence à des données, stratégies et études sur lesquelles le diagnostic s'est appuyé en 2023 pour définir les enjeux. Or, l'Ae constate que le dossier soumis à son avis ne comporte pas de diagnostic de la mobilité permettant de comprendre comment les objectifs quantitatifs et la stratégie de mobilité 2025-2035 ont été définis.

Le dossier ne présente pas en effet le nombre de gares desservies, leur localisation (en ville, à la campagne), combien de lignes TER sont présentes sur le territoire, le nombre de gares desservies, la description du réseau de transports urbains etc... Le territoire est également traversé par le canal de la Marne, utilisé pour du transport fluvial mais en connaître les enjeux et l'usage précis. En terme de mobilité et de transfert modal, ces données sont très utiles.

Le dossier ne comprend pas de diagnostic détaillé de la « mobilité » qui présenterait un descriptif de tous les modes de transport et les enjeux associés.

35 Source : Édito du Plan de mobilité du Grand Reims.

L'Ae observe cependant que la stratégie et les fiches-actions (voir chapitre 1.4. ci-après) comportent un rappel du contexte et des éléments du diagnostic.

Il ressort notamment de ces éléments que :

- le territoire bénéficie d'une bonne accessibilité grâce à son étoile routière et son étoile ferroviaire (illustration ci-après) ;
- le territoire présente des niveaux de circulations routières très élevés en particulier sur la Traversée urbaine de Reims (TUR)³⁶ induisant des incidences sur les niveaux de polluants³⁷ et sur les nuisances sonores ;
- la CUGR présente un vieillissement de la population, la part des + 60 ans est passée de 19 % en 2008 à 23 % en 2019 et est partiellement accessible aux PMR ;
- 54 % des déplacements de 2 à 5 km, en 2021, sont réalisés en voiture ;
- 93 % des déplacements sont internes au territoire en 2021 et 50 % des déplacements sont effectués en voiture ;
- le covoiturage est le premier usage partagé de la voiture ;
- 383,3 ha ont été imperméabilisés entre 2008 et 2019 (+8,9%) pour la réalisation d'infrastructures.

Etoiles ferroviaire et routière de Reims

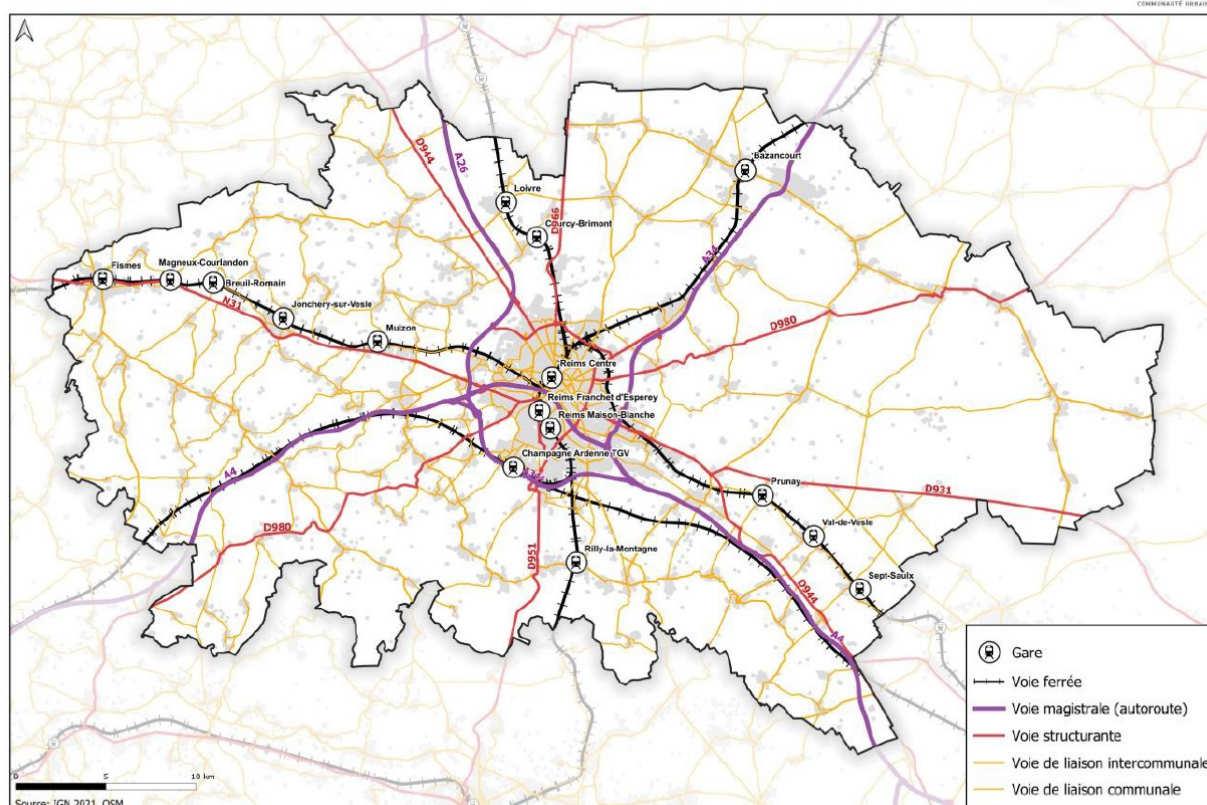


Illustration 2: Étoiles ferroviaire et routière du Grand Reims

L'Ae recommande à la collectivité de compléter le dossier par le diagnostic détaillé de la mobilité sur le territoire du Grand Reims, qui a permis de déduire les enjeux du territoire et conduit à la définition de la stratégie de mobilité.

³⁶ Plus de 60 000 véhicules par jour en 2019. Source Stratégie de mobilité 2035. Enjeu A, Orientation A.1.

³⁷ Oxydes d'azote (NOx), particules fines, composés organiques volatiles non méthaniques. Source Stratégie de mobilité 2035. Enjeu A, Orientation A.2.

1.4. Analyse de la stratégie de mobilité et du plan d'actions

1.4.1. La stratégie de mobilité et ses objectifs

La stratégie de mobilité

Le PDM indique que l'articulation de la stratégie de la CUGR s'est faite autour de 4 enjeux transversaux déterminés à la suite du diagnostic. Selon le dossier, ils prennent appui sur ceux du PDU 2016 « *requestionnés et actualisés au regard des évolutions survenues depuis 2016* ». Il indique également qu'ils sont cohérents avec ceux des documents avec lesquels le PDM doit être compatible : SRADDET, SCoT, Stratégie bas carbone (*a priori* il s'agit du Plan climat-air-énergie territorial) et ceux du projet de territoire³⁸ du Grand Reims.

Les 4 enjeux sont déclinés au sein de la stratégie en 10 orientations et en 17 axes dans le plan d'actions (voir chapitre 1.4.2) ce qui ne facilite pas la compréhension de l'articulation entre les documents.

L'Ae recommande à la collectivité d'apporter de la cohérence dans l'articulation des différents documents composant son plan de mobilité.

Les enjeux et orientations de la stratégie de mobilité 2035 de la GUGR portent sur :

A) la qualité de vie :

- territoire plus attractif et accessible : renforcer l'usage des transports collectifs, développer l'intermodalité ; hiérarchiser le réseau de voirie, faciliter les traversées urbaines et améliorer l'accès aux différentes polarités du territoire ;
- stratégie de mobilité favorable à la santé, prenant en compte les besoins de tous les usagers et en accompagnant le vieillissement de la population : réduire les émissions de polluants atmosphériques, de gaz à effet de serre (GES) et des nuisances sonores, lutter contre la sédentarité en développant les modes actifs, garantir l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- cadre de vie : apaiser les conditions de circulation, sécuriser tous les usagers, conforter l'utilisation de modes de déplacement durable, partager plus équitablement l'espace public, améliorer les conditions pour la logistique urbaine et les livraisons ;

B) la transition écologique :

- réduction des nuisances environnementales, alternatives crédibles à la voiture individuelle : favoriser un modèle de mobilité multimodal, réduire la dépendance à la voiture individuelle, développer les modes actifs, accompagner la transition énergétique du parc de véhicules, encourager les plans de mobilité employeurs (PDME)³⁹ et d'établissements scolaires (PDMES)⁴⁰ ;
- participation aux efforts de modération de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de limitation de l'imperméabilisation des sols : donner plus de place aux mobilités durables en minimisant la consommation d'espaces naturels, préserver le milieu physique et naturel, tenir compte des risques naturels et technologiques, préserver la fonctionnalité des corridors écologiques ;

38 Le projet de territoire est à la fois un document et un guide d'action publique locale.

Il vise à conduire un diagnostic du territoire en mobilisant les acteurs de celui-ci (économiques, associatifs, citoyens) et les partenaires institutionnels (État, Région, Département), et à déterminer une stratégie territoriale en identifiant des orientations stratégiques et en les priorisant.

39 Les entreprises de 50 salariés et plus sur un même site situé dans une agglomération de plus de 100 000 habitants doivent élaborer un plan de mobilité employeur (PDME). Il a pour objectif d'optimiser et d'augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, afin de diminuer la pollution générée par les transports. Il doit être envoyé à l'agglomération.

Source : <https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F38002>.

40 Le plan de mobilité scolaire (PDMES) est un document stratégique qui propose un certain nombre de mesures visant à développer des solutions favorisant des pratiques de déplacement alternatives à la voiture individuelle.

Source : Portail de l'éco-mobilité scolaire. <https://mobiscol.org/pdes/>

C) l'équité territoriale :

- solutions multiples et adaptées aux besoins de déplacements en tenant compte des spécificités du territoire étendu et contrasté : proposer une offre de mobilité adaptée pour tous, organiser le covoiturage solidaire, sécuriser les déplacements à vélo et à pied pour les déplacements courts ;
- soutien au renforcement de l'armature territoriale et à l'ambition de dynamisme économique du territoire : articuler l'urbanisme et les déplacements par l'élaboration parallèle du PDM et du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), tenir compte de la diversité du territoire, concilier le développement économique avec la réduction des flux de poids lourds dans l'objectif de minimiser les nuisances ;

D) l'accès à la mobilité :

- accès facilité aux différents services de mobilité avec une complémentarité entre les services et gouvernance renforcée avec les autres autorités organisatrices de la mobilité (Région Grand Est et EPCI voisins) : élargir la concertation et le suivi de la mise en œuvre du PDM au-delà des exigences réglementaires avec la création de nouvelles instances de concertation ;
- renforcement de l'offre et de la fréquentation des services de mobilité : garantir le renforcement et le déploiement des services de mobilité existants (Grand Reims Mobilités), faciliter l'information et l'accès à tous les services de mobilité, améliorer l'attractivité des gares et haltes ferroviaires en facilitant leur accès par les modes actifs (marche et vélo) ;
- prise en compte des services de mobilité émergents : créer des relais de services de mobilité dans les pôles urbains locaux, l'ensemble des services de mobilité favorables à la voiture partagée y sera développé dont le covoiturage, y compris solidaire, le partage de véhicules.

Les objectifs chiffrés

La collectivité indique qu'elle a fixé des objectifs chiffrés qui concernent d'une part l'évolution des parts modales et d'autre part la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants.

En matière de part modale, le graphique ci-après présente les objectifs à l'horizon 2035, après la première étape à 2030 du PCAET. L'Ae tient à saluer positivement le lien entre le PCAET et les objectifs du PDM en matière d'évolution de parts modales.

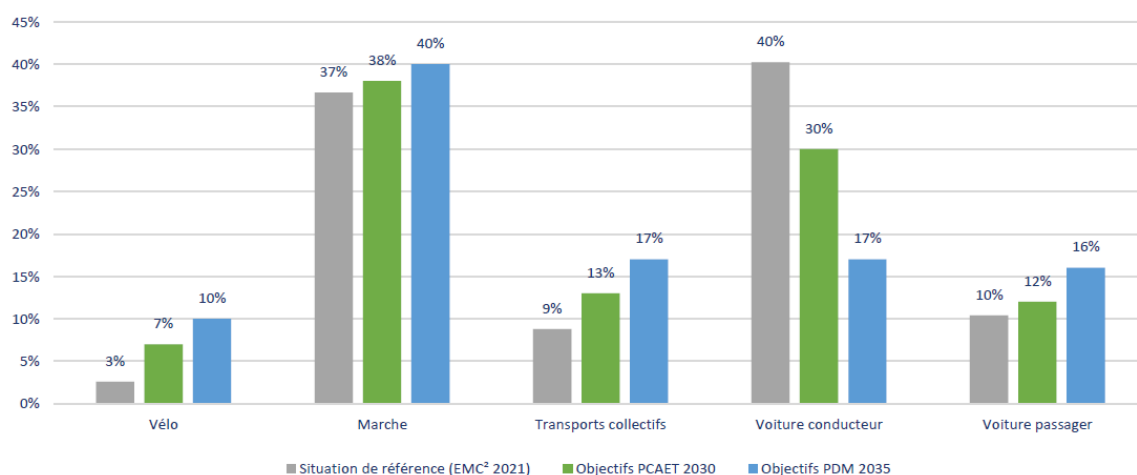


Illustration 3: Objectifs des parts modales 2030 (PCAET) et 2035 (PDM)

En matière de réduction des GES et des polluants atmosphériques, contrairement à ce qu'indique le dossier, la stratégie ne fixe pas d'objectifs chiffrés à l'horizon 2035. Il est juste indiqué que le Grand Reims met en place un outil de modélisation qui permettra d'anticiper les flux futurs de mobilité à partir desquels les émissions de GES et de polluants pourront être calculées. L'Ae s'en étonne puisque le PCAET contient déjà des objectifs chiffrés pour 2030.

Selon le dossier, la baisse des émissions de GES pour 2030 fixée à 22 % par rapport à 1990 « devrait être de 26 % dont 21 % dus au transport routier ». Il est précisé qu'un objectif plus ambitieux doit être atteint pour 2035, sans pour autant le déterminer. Par ailleurs, l'Ae relève que le graphique illustrant la trajectoire des GES en 1990 et 2050 concerne l'ensemble des GES et ne cible pas particulièrement le secteur des transports.

Exception faite des objectifs de réduction des principaux polluants émis par le secteur des transports en 2030 issus du PCAET, la stratégie du PDM ne fixe aucun objectif chiffré ni tendance pour 2035. En revanche, l'évaluation environnementale comporte un tableau établissant les projections à 2035 en tenant compte le scénario dit « au fil de l'eau ».

L'Ae recommande à la collectivité de déterminer pour 2035 des objectifs chiffrés (%) pour le secteur des transports routiers en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

1.4.2. Le plan d'actions

Pour répondre aux 4 enjeux stratégiques structurés en 17 axes, le plan d'actions comprend un total de 50 actions, dont les 5 dernières (45 à 50) concernent l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Le PDM comporte des actions en vue de renforcer le rôle du train et l'amélioration de sa part modale : études en vue de la labellisation « Service express régional métropolitain » (SERM), création de nouvelles haltes, amélioration de l'accessibilité des gares et haltes ferroviaires...

Il prévoit de faire évoluer son réseau routier afin d'inciter au report des flux de transit routiers vers des rocades, dans l'objectif de réduire globalement les nuisances et les accidents.

D'une manière générale, le PDM entend promouvoir des mobilités plus propres afin de réduire les émissions de polluants, les GES et les nuisances sonores.

La collectivité souhaite, entre autres, engager la transition de son parc de véhicules de transports en commun vers des véhicules plus propres, étendre son réseau de transports en commun à toutes les communes (Lignes express), en y intégrant un service de Transport à la demande

(TAD), en créant des parkings-relais en lien avec le Bus à haut niveau de service (BHNS), et en y associant un service de location de vélos moyenne et longue durée.

Le plan d'actions prévoit que les agents du Grand Reims, de la Ville de Reims et des structures associées favorisent les déplacements exemplaires.

La CUGR prévoit de développer des lieux d'intermodalité sur son territoire en identifiant des pôles d'échanges stratégiques et en créant des relais de services mobilité.

En matière de mobilités actives, le PDM prévoit le développement du réseau cyclable pour les déplacements du quotidien auquel est associé le développement de services vélo... Il mise sur la croissance de la marche par le développement des zones piétonnes et en expérimentant l'aménagement de « rues aux écoles ».

La collectivité entend promouvoir les plans de mobilité portés par des établissements scolaires (PDMES) ou par les employeurs (PDME).

En matière de logistique urbaine, le PDM souhaite par exemple favoriser le report modal du transport routier vers le développement du fret ferroviaire et fluvial, améliorer la logistique urbaine à vélo, améliorer et réglementer les aires de livraison en ville. Pour ce faire, le Grand Reims a rejoint le réseau InTerLUD⁴¹.

La collectivité souhaite agir en faveur du développement d'une offre de mobilité solidaire pour les publics les plus précaires et pour les territoires peu denses (promotion de l'autopartage et du covoiturage, organisation du rabattement vers les gares et haltes ferroviaires...).

Le PDM comprend des actions en faveur de la densification urbaine : normes de stationnement au minimum dans les secteurs desservis par les transports collectifs, parkings privés mutualisés...

Le PDM comprend une annexe accessibilité des PMR dont les objectifs sont d'améliorer les conditions de déplacements des PMR, au niveau de l'accessibilité des transports et des arrêts, de l'aménagement des espaces publics, de la concertation avec les associations et de l'accès à l'information.

Le PDM comporte des actions dédiées à la communication sur les offres de mobilités.

Les actions en lien avec la gouvernance et l'animation sont précisées au point 1.4.3. ci-après.

1.4.3. La gouvernance et l'animation

Le Grand Reims indique qu'il doit se coordonner avec un grand nombre d'acteurs publics : Région pour les transports ferroviaires, Département de la Marne pour les routes départementales, communes pour le stationnement sur voirie. Il compose également avec des acteurs privés.

Le dossier indique qu'il existe déjà un comité de partenaires introduit en 2019 par la loi d'orientation des mobilités (loi LOM). Il précise aussi, sans plus de précisions, que le PDM a été construit en collaboration avec les EPCI voisins.

Le dossier indique également sans plus de détail qu'il existe un contrat de mobilité (Plan d'Action Mobilité Solidaire⁴²) entre la Région Grand Est et les AOMs qui est un autre maillon de gouvernance.

L'action 18 (enjeu A, axe 7) est dédiée à la création d'une charte de logistique urbaine entre partenaires publics et privés. Elle inclut la création d'une instance de gouvernance avec les acteurs de logistique urbaine. L'objectif est de donner une place aux acteurs privés de la logistique urbaine pour la définition d'une feuille de route et le suivi des actions issues de la charte.

Le dossier n'explique pas pour quelles raisons cette action de suivi n'est pas intégrée à l'axe 14 dévolu aux actions en lien avec l'animation de la politique de mobilité.

41 Innovation Territoriales et Logistique Urbaine Durable+ (InTerLUD+) : programme national qui apporte un soutien technique et financier aux collectivités qui souhaitent s'investir dans la logistique urbaine. Source dossier.

42 Le Plan d'Action en faveur de la mobilité solidaire (PAMS) est un dispositif défini par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), visant à coordonner les interventions pour la mobilité du quotidien des plus fragiles à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Source France Mobilités.

L'action 38 a pour objectifs de créer un observatoire de la mobilité pour suivre la mise en œuvre du PDM et de ses impacts jusqu'en 2035, comprendre les comportements de mobilité, rapprocher l'observatoire de la mobilité avec ceux existants (dont celui de l'accidentologie) et d'intégrer des indicateurs liés aux marchandises et à la logistique.

L'action 39 porte sur la création d'une instance de suivi du PDM et de son intégration au sein d'une gouvernance plus globale des mobilités. L'objectif principal est d'articuler le suivi du PDM avec les différentes instances de suivi des mobilités dans un souci d'efficience et de lisibilité de la gouvernance.

L'Ae note favorablement que cette action a pour ambition d'associer des instances politiques et techniques internes au Grand Reims et des instances d'experts ou de citoyens issues de la société civile.

En revanche, elle déplore que le projet porte sur la création d'une instance de suivi supplémentaire en vue de cartographier les différentes instances existantes, de préciser leurs rôles et fonctions, d'intégrer le suivi du PDM en cohérence avec ces instances et de créer un observatoire des mobilités qui fait l'objet par ailleurs de l'action 38.

L'Ae recommande à la collectivité de simplifier l'organisation de la gouvernance de son Plan de mobilité en apportant de la lisibilité sur sa composition et attributions ainsi que sur son articulation avec les autres instances existantes sur le territoire. Elle recommande par ailleurs d'intégrer dans l'axe 14 « animation de la politique de mobilité » toutes les actions en lien avec la gouvernance du Plan de mobilité.

1.4.4. Le financement

Une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient doit être jointe au PDM⁴³. L'Ae observe qu'il ne fait pas l'objet d'un chiffrage global et l'estimation des moyens humains n'est pas précisée.

L'Ae recommande à la collectivité de compléter le dossier pour permettre la mise en œuvre du plan de mobilité en estimant :

- ***les moyens humains à mobiliser au niveau de la CUGR et dans la mesure du possible ceux des partenaires qui seront mobilisés ;***
- ***l'étude des modalités du financement du PDM et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient, conformément aux dispositions de l'article R.1214-1 du code des transports.***

1.4.5. Les indicateurs de suivi du PDM

Le dossier ne liste pas les indicateurs retenus. Il renvoie aux fiches actions sur lesquelles ils figurent. Selon le dossier, ces indicateurs permettront pour certains d'évaluer l'avancement de la mise en œuvre de l'action et pour d'autres son impact.

La CUGR indique pouvoir récupérer les données à intervalles réguliers en interne ou auprès de partenaires ou bien encore en réalisant des enquêtes. Ils seront rassemblés dans un tableau de bord annuel. Enfin, la CUGR précise que ce dispositif pourra être mutualisé avec d'autres observatoires créés par le Grand Reims.

L'Ae regrette le manque d'exhaustivité du volet consacré au suivi et à l'évaluation de la mise en œuvre du PDM et ***recommande à la collectivité de compléter ce volet en y intégrant, dans un tableau, l'ensemble des indicateurs de suivi pour lesquels seront précisé l'état de référence, la valeur cible, la définition de l'indicateur, la source de données, la fréquence de renseignement de l'indicateur et en précisant les mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs.***

⁴³ [Lien direct sur l'article R.1214-1 du code des transports.](#)

Par ailleurs, l'Ae souligne l'intérêt d'un suivi spécifique sur les accidents concernant des cyclistes ou des piétons, pour pouvoir rapidement en tirer les enseignements utiles et les intégrer dans les actions du PDM.

2. Articulation avec les documents de planification de rang supérieur

L'article L.1214-7⁴⁴ du code des transports fixe la liste des plans, documents et programmes que le PDM doit prendre en compte ou avec lesquels il doit être compatible.

2.1. Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Grand Reims

L'évaluation environnementale comporte une analyse de compatibilité avec le SCoT de la Région Rémoise approuvé le 17 décembre 2016 en cours de révision et pour lequel l'Ae a rendu un avis le 10 juillet 2025. L'Ae regrette que le PDM n'ait pas procédé à l'analyse avec le Document d'orientation et d'objectifs (DOO)⁴⁵ en cours de révision. C'est d'autant plus regrettable qu'il est porté par la même structure (CUGR), sur le même périmètre et arrêté dans le même pas de temps.

Le PDM présente les actions s'inscrivant dans 3 objectifs du DOO qui concernent la mobilité.

L'Ae recommande à la collectivité de compléter l'analyse de compatibilité en tenant compte du Document d'orientation et d'objectifs du Schéma de cohérence territoriale du Grand Reims en cours de révision.

2.2. Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération de Reims

Le PPA⁴⁶ de l'agglomération de Reims a été approuvé par arrêté préfectoral le 4 novembre 2015 par le préfet de la Marne. Le dossier indique que le PPA porte sur la période 2015-2020 et ne couvre que 16 communes au total. Le dossier précise qu'il est en cours de révision et qu'il sera étendu à l'ensemble du territoire du Grand Reims. L'Ae n'a pas de remarque particulière à formuler.

2.3. Le Plan climat air énergie territorial (PCAET) du Grand Reims

Le territoire dispose d'un PCAET (appelé également Stratégie bas carbone par la CUGR) adopté le 15 décembre 2022, pour lequel l'Ae a rendu un avis le 28 octobre 2022⁴⁷. En matière de mobilité, l'Ae recommandait essentiellement de « *compléter le plan d'actions avec des mesures pour faciliter l'accès au train et à vélo et faciliter aussi le télétravail* ».

Le dossier précise que les objectifs du PCAET sont fixés à l'horizon 2030 et ceux du PDM à l'horizon 2035. Le dossier indique que le PDM a « *été pensé comme une continuité du PCAET en intégrant ses objectifs et ses actions* ».

Le dossier comporte une analyse de la compatibilité du PDM avec toutes les actions « mobilité » du PCAET. L'Ae regrette que le tableau de mise en comparaison ne précise pas pour chacun des 2 documents le numéro de l'action correspondant. L'Ae observe également que le dossier n'indique pas les raisons pour lesquelles l'une ou l'autre action « mobilité » du PCAET n'est pas traduite dans le PDM ou bien encore les raisons pour lesquelles les actions du PCAET réalisées ne sont pas mentionnées⁴⁸.

44 [Lien direct sur l'article L.1214-7 du code des transports.](#)

45 Le DOO du SCoT contient les orientations qui traduisent les objectifs du PADD et que doivent prendre en compte les autres documents de planification, tels que les plans locaux d'urbanisme.

46 Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) a été introduit par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, intégrée au Code de l'Environnement (Titre II "Air et atmosphère" / Chapitre II "Planification").

Ce plan s'applique aux agglomérations de plus de 250 000 habitants et aux zones dans lesquelles les valeurs limites de qualité de l'air ne sont pas respectées.

<https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/plan-de-protection-de-l-atmosphere-de-l-a117.html>

47 <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022age71.pdf>

48 Schéma directeur de développement d'infrastructures de recharges pour véhicule électriques (SDIRVE) adopté en conseil communautaire le 14 septembre 2023. Source site internet Grand Reims et PDM 2035.

De plus, la mise en comparaison des objectifs chiffrés du PCAET avec le PDM ne concerne que les véhicules particuliers et ne porte que sur les émissions de GES et les principaux polluants atmosphériques.

	Objectifs PCAET 2030 tous secteurs confondus, par rapport à 2005	Impacts des véhicules particuliers (VPC) estimés pour 2035 dans le cadre du PCAET en kgCO ₂ eq	Effets du PDM : Impacts des VPC estimés pour 2035 en kgCO ₂ eq
GES	-22% par rapport à 1990	251 184 055	166 049 774
SO₂	-84%	1 785,67	1 167,59
NO_x	-72%	378 068,65	194 045,86
NH₃	-16%	15 847,23	10 759,47
COV_{nm}	-56%	23 178,09	12 493,01
PM_{2.5}	-56%	23 395,65	12 548,50
PM₁₀	-43%	38 751,12	22 163,38

Illustration 4: Tableau justifiant de la compatibilité du PDM avec les objectifs du PCAET en ce qui concerne les véhicules particuliers pour les gaz à effet de serre (GES) et les principaux polluants atmosphériques

L'Ae constate que les données ci-avant n'apportent pas d'éléments factuels concernant la compatibilité entre les 2 documents : unités de référence différentes (% et kgCO₂eq) et les objectifs repris du PCAET concernent tous les secteurs et les impacts estimés uniquement pour les véhicules particuliers.

L'Ae recommande à la collectivité de :

- **compléter l'analyse de compatibilité entre le PCAET et le PDM par le numéro des actions correspondantes de chacun des documents, de préciser si l'action du PCAET a été réalisée et le cas échéant les raisons pour lesquelles une action mobilité n'est pas traduite dans le PDM ;**
- **mettre en comparaison les objectifs chiffrés du PCAET et ceux du PDM en utilisant la même unité de référence et les mêmes cibles.**

2.4. Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET Grand Est)

Le dossier comprend une analyse satisfaisante de compatibilité avec les règles générales du SRADDET Grand Est approuvé le 24 janvier 2020.

3. Le Plan de mobilité et son rapport environnemental

3.1. Composition du rapport environnemental

L'Ae constate que l'évaluation environnementale ne comporte pas d'état initial de l'environnement (II-2° de l'article R.122-20⁴⁹ du code de l'environnement). Seul le résumé non technique présente des éléments de synthèse de l'état initial de l'environnement et invite à se reporter au diagnostic environnemental pour plus de détail, qui lui aussi fait défaut au dossier.

49 [Lien direct sur l'article R.122-20 du code de l'environnement.](#)

L'évaluation environnementale indique que « *le scénario retenu a été présenté dans la partie dans le plan de mobilité* ». Il manque un mot permettant de connaître la partie du PDM où les scénarios dont celui retenu auraient été présentés (II-3° de l'article R.122-20 du code de l'environnement).

En revanche, le rapport environnemental comporte bien l'exposé des raisons pour lesquelles le scénario a été retenu (II-4° de l'article R.122-20 du code de l'environnement).

Par ailleurs, si l'évaluation environnementale identifie les incidences environnementales (II-5°a) de l'article R.122-20 du code de l'environnement) positives et négatives des actions, elle ne présente pas les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs (II-6° de l'article R.122-20 du code de l'environnement).

De plus, l'étude d'incidences Natura 2000 (II-5°b) de l'article R.122-20 du code de l'environnement) se révèle incomplète, voir chapitre 3.6. ci-après.

L'Ae recommande à la collectivité de compléter le rapport environnemental par l'ensemble des éléments prévus aux dispositions de l'article R.122-20 du code de l'environnement.

Outre les éléments présentés ci-avant, les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

- la réduction de la consommation d'énergie et la diminution des émissions de GES ;
- l'amélioration de la qualité de l'air ;
- la préservation des milieux naturels et la biodiversité.

3.2. Résumé non technique

Le dossier comprend un résumé non technique de l'évaluation environnementale qui présente des éléments de synthèse de l'état initial de l'environnement et invite à se reporter au diagnostic environnemental pour plus de détail, qui n'est pas présent dans le dossier.

3.3. Consommation d'énergie

Bien que cela ne soit pas prévu dans les dispositions de l'article L.1214-1 du code des transports, le dossier aurait gagné à comporter une analyse complète de l'impact du projet de PDM sur la consommation énergétique.

L'évaluation environnementale met en avant la réduction de l'usage de véhicules individuels, le développement des flottes électriques ou hybrides, la densification urbaine, la réduction des places de stationnement dans les opérations immobilières ainsi que le rabattement vers les gares et parkings-relais qui vont agir sur la consommation d'énergie.

Elle relève cependant qu'une production supplémentaire d'électricité carbonée pour satisfaire les besoins des véhicules électriques pourrait affecter indirectement la qualité de l'air en dehors de la région. .

L'Ae recommande à la collectivité de procéder à une analyse complète et quantifiée sur la consommation énergétique du secteur des transports routiers, en indiquant notamment la part qu'il représente dans la consommation totale du territoire, les leviers identifiés et les gains escomptés par les actions projetées par le Plan de mobilité en lien avec celles du Plan climat-air-énergie territorial.

3.4. Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)

Selon le dossier, en 2021, les véhicules particuliers contribuaient à 93,7 % aux émissions de GES « mobilité » et les transports en commun à 4,80 %. Cette répartition occulte les émissions de GES du transport de marchandises. L'Ae s'interroge sur cette affirmation compte-tenu d'autres informations issues du PCAET où il est affiché en 2019 une part de 30 % des émissions des GES du secteur des transport dont 50 % des véhicules particuliers, 20 % des utilitaires légers et 30 % des poids lourds.

Selon l'évaluation environnementale, l'adoption de mesures visant à développer le transport en commun, le covoiturage et l'autopartage, la mobilité active (marche, vélo) notamment dans les zones urbaines, associées au remplacement des véhicules thermiques (pour les transports publics et les véhicules d'entreprises) par des véhicules électriques, agira sur la réduction des émissions de GES du secteur des transport.

Pour le transport de marchandises, la diversification des modes de déplacements (fret ferroviaire et fluvial, livraisons à vélo) vise à réduire les émissions des véhicules lourds dans le centre ville. La collectivité porte plusieurs projets en lien avec Voies navigables de France (VNF) dont la construction d'un quai sur le Port de Reims afin de permettre le transbordement de marchandises.⁵⁰

Les principales incidences négatives reposent sur un sous-dimensionnement de l'offre en transports en commun ou des accès facilités autour des agglomérations, qui pourraient induire un recours à la voiture et l'augmentation des distances parcourues compte-tenu de la localisation des infrastructures de mobilité hors du centre-ville.

Selon le tableau des objectifs de diminution des émissions de GES et des polluants liés au transports, un gain de - 15 % est visé pour 2035, sans plus de détail.

L'Ae estime nécessaire de compléter les informations consacrées aux émissions de gaz à effet de serre (GES), et recommande à la collectivité de compléter le dossier par :

- ***la quantification des émissions de GES du territoire (en ktCO₂e) à la date du diagnostic ;***
- ***la répartition des émissions de GES du secteur des transports routiers en distinguant le transport des personnes et celui des marchandises ;***
- ***la répartition des émissions de GES, à l'horizon 2035, à la suite de la mise en œuvre des actions du plan de mobilité ;***
- ***l'ajout sur les fiches-actions des gains escomptés en terme de réduction des émissions de GES.***

3.5. Lutte contre la pollution de l'air

L'évaluation environnementale contient un tableau (illustration page suivante) présentant les objectifs de diminution des polluants liés au transports fixés au PCAET (2030) et dans le scénario au fil de l'eau (2035).

Elle indique par ailleurs que malgré une forte diminution des émissions de polluants atmosphériques, le secteur des transport est le principal responsable des émissions d'oxyde d'azote NO_x et de particules fines PM₁₀ et PM_{2,5}.

Le recours aux transports en commun, au covoiturage, le développement des liaisons ferroviaires, les évolutions dans le transport des marchandises, ainsi que le développement des mobilités alternatives et actives devraient contribuer à une réduction des principaux polluants.

Si les véhicules électriques réduisent les émissions liées à la combustion, l'évaluation environnementale signale néanmoins qu'ils participent aux émissions de particules en lien avec l'abrasion des pneus, des freins, de la chaussée...

D'autres impacts négatifs sont identifiés : l'amélioration du trafic pourrait induire une augmentation de l'utilisation de la voiture au détriment des modes alternatifs, l'augmentation de la pollution pendant la phase chantier lors de la création des aménagements, l'augmentation des zones parcourues en voiture pour le stationnement et le déplacement des émissions de polluants vers les routes situées dans les zones périphériques.

50 Fiche-Action n°17.

Polluant	Évolution 2005-2020	Part en 2020
NO _x	- 62%	- 43,64%
PM ₁₀	- 61%	- 8,14%
PM _{2.5}	- 68%	- 14,14%
COV _{NM}	- 87,5%	- 4,15%
NH ₃	- 64%	- 1,03%
SO ₂	- 83%	- 0,74%

Illustration 5: Évolution et part des polluants émis par les transports routiers

L'Ae estime nécessaire de compléter les informations consacrées aux émissions de polluants atmosphériques et recommande à la collectivité de compléter le dossier par :

- *la quantification, la répartition des émissions et des concentrations des polluants atmosphériques du secteur des transports routiers en distinguant le transport des personnes et celui des marchandises ;*
- *la répartition des émissions de polluants , à l'horizon 2035, à la suite de la mise en œuvre des actions du plan de mobilité ;*
- *l'ajout sur les fiches-actions des gains escomptés en terme de réduction des émissions de polluants atmosphériques.*

3.6. Lutte contre la pollution sonore

Le dossier indique que 8 400 personnes et 22 établissements sensibles sont exposés à des dépassements de seuil concernant le bruit routier et 100 personnes concernant le bruit ferroviaire. Selon le dossier les actions prévues au PCAET et aux Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)⁵¹ en vigueur sur le territoire permettront d'agir sur le bruit.

L'évolution des parts modales en faveur des transports en commun et des mobilités actives devrait contribuer à la réduction du trafic automobile et diminuer indirectement les nuisances sonores. En revanche, les nuisances sonores sont susceptibles d'être augmentées près des nouvelles routes de desserte concernées par le renforcement des infrastructures de transport ainsi que dans les zones périurbaines et rurales traversées par les infrastructures routières ou ferroviaires majeures ou lors des périodes de forte activité agricole avec un passage accru des poids lourds. De manière contradictoire, le dossier indique que le PDM ne devrait pas avoir d'incidences directes « si ce n'est la création d'une déviation permettant la traversée de villages et de reporter le trafic dans les espaces moins peuplés ».

L'Ae recommande à la collectivité d'identifier les actions du Plan de mobilité qui vont agir concrètement sur l'environnement sonore du territoire et en cas d'incidences négatives de préciser les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC) qui seront mises en œuvre.

51 PPBE des grandes infrastructures de transports terrestres 2024-2029 approuvé par arrêté préfectoral le 16 juillet 2024. Source DREAL.
PPBE de la CUGR adopté le 27 juin 2024.

3.7. Préservation de la biodiversité et des milieux naturels

Natura 2000

5 sites Natura 2000 sont présents sur le territoire. Ils sont présentés succinctement. Une dizaine est localisée un rayon de 20 km. Le dossier ne comporte pas de cartographie localisant les sites Natura 2000 par rapport au territoire.

Le dossier comprend un descriptif succinct des effets du PDM sur les sites Natura 2000 globalement positifs sur l'environnement, d'autant plus que le PDM ne prévoit pas de projet d'infrastructure ou d'aménagement aux abords des sites.

Pour éviter toute incidence indirecte, lors des aménagements prévus, la collectivité prévoit de porter une vigilance particulière sur l'implantation des aménagements où les enjeux naturels seront les moins forts, ne pas rompre les haies ou toute autre continuité écologique identifiée, envisager l'abattage d'arbres en dernier recours et dans ce cas éviter l'abattage des vieux arbres à cavités et en dehors des périodes de sensibilité pour la faune et enfin éviter toute artificialisation inutile dans les aménagements.

Il indique en conclusion qu'« *aucune incidence négative significative du PDM n'est prévue sur les sites Natura 2000 identifiés sur le territoire* ».

Compte-tenu du caractère succinct de l'étude d'incidences Natura 2000, de l'absence de cartographie localisant les sites Natura 2000 sur et à proximité du territoire et de descriptif plus complet des habitats et des espèces ayant permis de désigner les sites Natura 2000, l'Ae n'est pas en situation pour confirmer l'absence d'incidence sur les sites Natura 2000.

Elle engage fortement la collectivité à territorialiser, même à titre indicatif, les aménagements projetés par les différentes actions du PDM. Elle l'incite à réaliser pour chacun des sites Natura 2000, *a minima*, ceux présents sur son territoire, une superposition des implantations potentielles (aménagements, constructions, infrastructures...) avec les périmètres des sites.

L'étude d'incidences comprendra pour chacun des sites une description du site Natura 2000, l'analyse des incidences potentielles compte-tenu du ou des projets susceptibles d'intercepter ou situés à proximité des sites Natura 2000 et la conclusion sur l'existence ou non d'impacts potentiels.

L'Ae recommande fortement à la collectivité de réaliser une étude d'incidences Natura 2000 complète en décrivant les sites présents et à proximité du territoire, en territorialisant, même succinctement, les projets d'aménagements, de constructions, d'infrastructures... afin d'identifier les impacts potentiels et de décliner la séquence Éviter, Réduire, Compenser (ERC) en privilégiant l'évitement.

Par ailleurs, l'Ae recommande, de compléter les fiches actions qui seraient concernées par un rappel sur le principe de protection stricte (règle de l'évitement) des sites Natura 2000.

L'Autorité environnementale rappelle qu'en cas d'incidences notables sur un site Natura 2000, la réglementation européenne et nationale exige de :

- justifier l'absence de solutions alternatives ;
- démontrer la motivation de leur réalisation pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique. S'agissant d'un site abritant un type d'habitat ou une espèce prioritaire, seules pourront être invoquées des considérations liées à la santé de l'Homme et à la sécurité publique ou à des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ou, après avis de la Commission européenne, à d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur ;
- indiquer les mesures compensatoires nécessaires pour assurer que la cohérence globale de Natura 2000 est protégée, dans tous les cas, l'État français informera la Commission des mesures compensatoires adoptées.

Trame verte et bleue (TVB)

L'évaluation environnementale nécessite d'être complétée par une cartographie qui identifie l'ensemble des milieux présents sur le territoire. Comme recommandé pour les sites Natura 2000, un effort sur la territorialisation, même à titre indicatif, des aménagements projetés par les différentes actions du PDM pourrait être réalisé.

L'Ae rappelle que d'une manière générale, les projets devront intégrer une démarche d'évitement et de réduction dans un objectif de préservation des éléments présentant un intérêt écologique.

Selon l'évaluation environnementale, les infrastructures routières et ferroviaires ainsi que le canal de la Marne à l'Aisne constituent des éléments de rupture au sein des réservoirs de biodiversité et corridors écologiques qui composent le territoire. Le dossier indique que les coupures les plus impactantes sont l'autoroute A4 et la Ligne à grande vitesse (LGV) qui séparent la trame verte et bleue (TVB) du PNR de la Montagne de Reims au nord du territoire. Les impacts principaux identifiés sont une augmentation de la fragmentation des habitats naturels affectant les continuités écologiques et la capacité de déplacement des espèces.

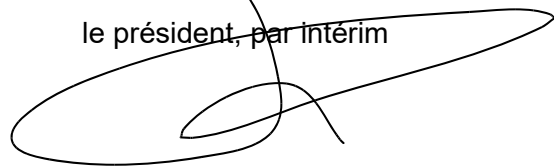
L'évaluation environnementale précise que la création d'infrastructures multimodales permettra de rationaliser l'espace en limitant l'étalement urbain et donc de préserver les corridors écologiques. Elle met en évidence cependant que la construction d'infrastructures de mobilités est susceptible d'entraîner une perturbation des habitats et des espèces locales en cas de réalisation dans des zones présentant un intérêt écologique.

L'Ae recommande à la collectivité de :

- ***compléter le dossier par la représentation cartographique des milieux naturels présents sur le territoire ;***
- ***à titre d'information, territorialiser les aménagements projetés, afin d'identifier ceux qui sont susceptibles d'avoir des incidences sur les milieux naturels présents et proposer les mesures d'évitement, de réduction des impacts en conséquence ;***
- ***inscrire dans les fiches actions un appel à la vigilance pour les travaux et aménagements à réaliser dans ou à proximité de milieux pouvant potentiellement présenter un intérêt écologique.***

METZ, le 7 août 2025

Pour la Mission Régionale
d'Autorité environnementale,
le président, par intérim



Jérôme GIURICI