



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur la révision du plan de déplacements urbains du
syndicat mixte des transports Artois-Gohelle (62)**

n°MRAe 2018-2555

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France s'est réunie le 31 juillet 2018 à Lille. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur la révision du plan de déplacements urbains du syndicat mixte des transports Artois-Gohelle, dans le département du Pas-de-Calais.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Agnès Mouchard, Valérie Morel, MM. Étienne Lefebvre et Philippe Ducrocq.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La MRAe a été saisie pour avis par le président du syndicat mixte des transports Artois-Gohelle, le dossier ayant été reçu complet le 3 mai 2018. Cette saisine étant conforme aux articles R. 104-21 et R104-23 du code de l'urbanisme, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R.104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

En application de l'article R104-24 du même code, ont été consultés par courriels du 26 juin 2018 :

- le préfet du département du Pas-de-Calais ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France.*

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que, pour tous les plans et documents soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. 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 n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

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.

Synthèse de l'avis

La révision du plan de déplacements urbains Artois-Gohelle répond au changement de périmètre du syndicat mixte des transports Artois-Gohelle qui comptabilise 35 communes supplémentaires, suite à la fusion de la communauté d'agglomération de l'Artois avec les communautés de communes Artois-Flandres et Artois-Lys (communauté d'agglomération Béthune-Bruay Artois-Lys-Romane).

Le plan de déplacements urbains vise à déterminer les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement et a pour but de développer les transports alternatifs à la route à travers une politique tarifaire, un déploiement de lignes de transports en commun, la coordination et la concertation entre les différents opérateurs de transport et les collectivités et à favoriser de nouveaux usages automobiles. Ces éléments influent de manière inégale sur l'environnement.

Le projet de plan de déplacements urbains s'articule autour de 5 axes, déclinés en 38 fiches action. Une partie de ces fiches aura des impacts concrets au-delà de l'objectif général de développement des transports en commun et d'amélioration de la qualité de vie induit, par exemple en promouvant plusieurs travaux routiers, dont trois sont en étude et les cinq autres en cours de travaux (fiche action n°16) et d'autres fiches actions, dont celles qui touchent plus particulièrement à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme, comme l'objectif de densification autour du réseau de transports en commun.

L'évaluation environnementale est de bonne qualité et assez complète. Toutefois, en termes de consommation d'espace et d'impact sur l'environnement, l'analyse de la fiche action n°12 « Densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif » nécessite d'être complétée pour une meilleure prise en compte de l'environnement.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées en italique dans l'avis détaillé ci-joint.

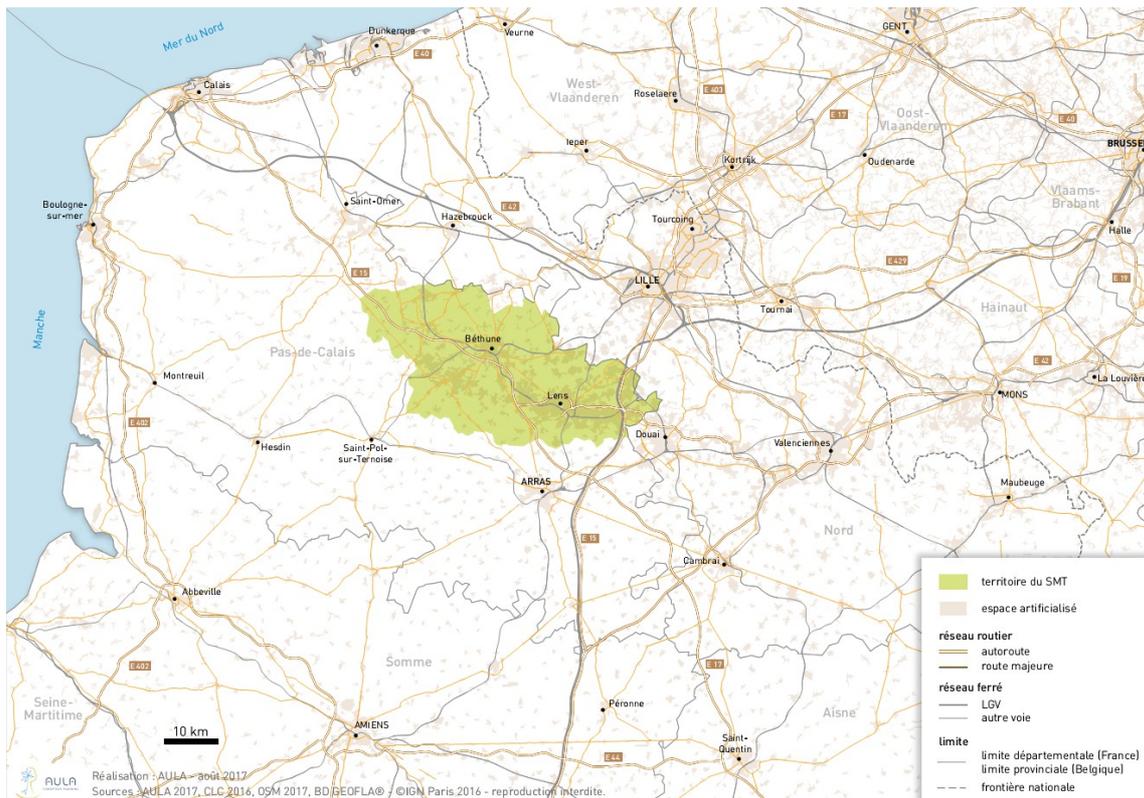
Avis détaillé

I. Le projet de plan de déplacements urbains du syndicat mixte des transports Artois-Gohelle

En application de l'article R.122-17 du code de l'environnement, alinéa 36, l'élaboration et la révision des plans de déplacements urbains, prévus par les articles L.1214-1 et L.1214-9 du code des transports, sont soumis à évaluation environnementale et doivent faire l'objet d'un avis de l'autorité environnementale.

Le projet de révision du plan de déplacements urbains Artois Gohelle, arrêté le 22 mars 2018, répond au changement de périmètre du syndicat mixte des transports Artois-Gohelle qui comptabilise 35 communes supplémentaires, suite à la fusion de la communauté d'agglomération de l'Artois avec les communautés de communes Artois-Flandres et Artois-Lys (communauté d'agglomération Béthune-Bruay Artois-Lys-Romane).

Ce territoire, qui comptait 645 800 habitants en 2014, est situé au cœur du bassin minier, avec une pointe ouest plus rurale et une pointe est proche d'Arras, Douai et Lille. Fortement urbanisé, mais pas de manière homogène sur tout le territoire, et très fragmenté par les infrastructures de transport, le bassin concerné par le projet de plan s'étend d'est en ouest sur une soixantaine de kilomètres et sur une trentaine du nord au sud.



Carte de présentation du territoire concerné par le projet de PDU (source : dossier)

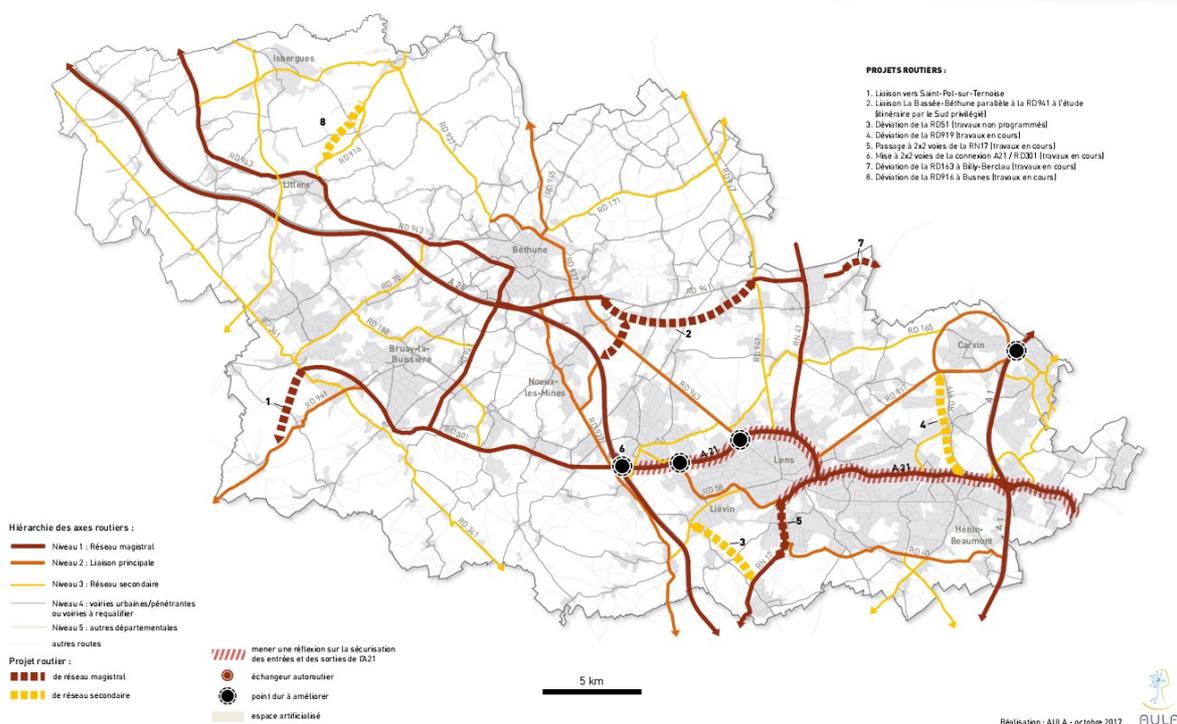
Un plan de déplacements urbains, qui vise à déterminer les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, a pour but de développer les transports alternatifs à la route à travers une politique tarifaire, un déploiement de lignes de transports en commun, une communication adéquate, la mise en œuvre d'une coordination et d'une concertation entre les différents opérateurs de transport et les collectivités et favoriser de nouveaux usages automobiles (co-voiturage par exemple). Ces éléments influent de manière inégale sur l'environnement.

Le projet de plan poursuit les objectifs ci-dessus énoncés et s'articule autour de 5 axes, déclinés en 38 fiches action. Une partie de ces fiches aura des impacts concrets au-delà de l'objectif général de développement des transports en commun et d'amélioration de la qualité de vie induit. Il s'agit de plusieurs travaux routiers, dont trois sont en études et les cinq autres en cours de travaux (cf. fiche action n°16 et carte ci-après) et de plusieurs autres fiches actions, dont celles qui touchent plus particulièrement à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme, à savoir :

- fiche action 1 : Contribuer à l'organisation du territoire par la mise en place d'axes structurants de transports collectifs ;
- fiche action 8 : Connecter le territoire au réseau de transport métropolitain ;
- fiche action 11 : Créer et conforter les lieux d'intermodalité ;
- fiche action 12 : Densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif ;
- fiche action 13 : Faire des pôles d'échanges des éléments de dynamisation urbaine ;
- fiche action 14 : Lier urbanisation et mobilité en milieu rural et péri-urbain ;
- fiche action 15 : Penser la mobilité comme une des bases du projet urbain ;
- fiche action 16 : Hiérarchiser les voiries (cf carte ci-après) ;
- fiche action 20 : Intégrer le stationnement dans la politique globale de mobilité ;
- fiche action 26 : Prendre en compte le transport de marchandises dans les documents de planification ;
- fiche action 30 : Réaliser un inventaire des zones d'activité ;
- fiche action 31 : Promouvoir l'intermodalité, l'usage du rail et de la voie d'eau ;
- fiche action 37 : Mettre en place un observatoire des déplacements sur le territoire.

S'y ajoutent, les actions visant à développer l'usage des véhicules plus propres (électriques, à hydrogène, etc.) pour les personnes et les marchandises (incitation à l'acquisition, bornes de recharge, etc).

PRINCIPES DE HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER ET PROJETS
sur le territoire du SMT Artois-Gohelle



Carte présentant la hiérarchie des voiries envisagée ainsi que les travaux (études pour les n° 1 à 3 et chantier pour les n°4 à 8) de voiries (source Fiche action n°16 du PDU).

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des enjeux du territoire et de l'objet du projet de plan de déplacements urbains, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation foncière et à la qualité de l'air via le développement de transports alternatifs à la voiture individuelle et au fret routier, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Caractère complet de l'évaluation environnementale stratégique

L'évaluation environnementale est complète. Une étude des incidences sur le réseau des sites Natura 2000 est présente dans l'évaluation environnementale ; elle est satisfaisante malgré l'absence de cartographies.

II.2 Articulation du plan de déplacements urbains avec les autres plans et programmes

L'articulation du plan de déplacements urbains avec les autres plans et programmes est traitée dans l'évaluation environnementale (pages 65 et suivantes) de manière satisfaisante.

Toutefois, l'analyse pourrait être approfondie concernant le plan de protection de l'atmosphère, des précisions sur les actions entreprises et le calendrier associé pour réduire les émissions de particules fines méritant d'être apportées. Par ailleurs, l'analyse de l'articulation avec les programmes locaux de l'habitat, les plans climat énergie territoriaux et les contrats de ville 2014-2020, dont l'un des objectifs est notamment le désenclavement des quartiers prioritaires de la Politique de la Ville devrait être approfondie.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'articulation du plan de déplacements urbains avec le plan de protection de l'atmosphère, les programmes locaux de l'habitat, les plans climat air énergie territoriaux et les contrats de ville 2014-2020.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Trois scénarios ont été étudiés :

- un « au fil de l'eau »,
- un très ambitieux, reprenant les objectifs de l'ex schéma régional climat, air, énergies du Nord-Pas de Calais¹,
- un baptisé « réaliste » qui tend vers les objectifs du schéma régional sans chercher à les atteindre.

Le scénario « réaliste » a été retenu au motif que la progression pour atteindre des objectifs plus ambitieux est trop conséquente, compte-tenu de la situation de départ. Parmi les critères de sélection des scénarios figure la prise en compte de l'environnement.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.

II.4 Critères, indicateurs et modalités retenues pour le suivi des conséquences de la mise en œuvre du plan sur l'environnement

Les fiches action 37 (« Mise en place d'un observatoire des déplacements sur le territoire ») et 38 (« Mise en place d'instance de concertation pour le suivi et l'évaluation du plan de déplacements urbains ») ainsi que le chapitre 8 de l'évaluation environnementale (« Indicateurs de suivi ») traitent de manière satisfaisante ces questions.

II.5 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'évaluation environnementale est très général et mériterait d'être plus précis. De plus, les éléments de présentation du projet ne se retrouvent pas suffisamment dans l'évaluation environnementale, ce qui n'aide pas à la compréhension du sujet.

L'autorité environnementale recommande de présenter de manière résumée le projet de plan de

¹Le schéma régional climat, air, énergies du Nord-Pas de Calais a été annulé par le juge administratif

déplacements urbains en introduction de l'évaluation environnementale et de préciser le résumé non technique.

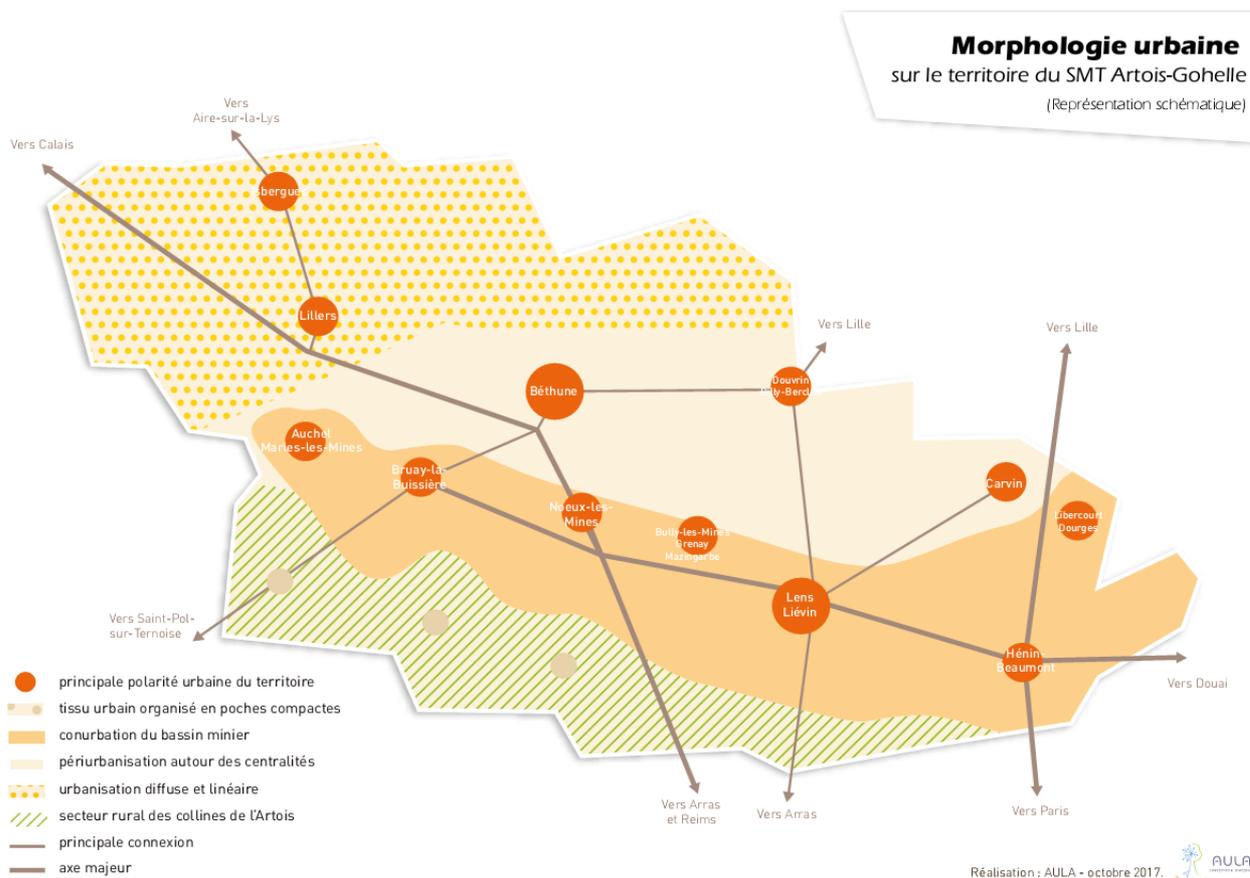
II.6 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.6.1 Consommation d'espaces

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire couvert par le plan de déplacements urbains est très urbanisé et fragmenté par les infrastructures de transport. Il possède quelques zones moins densément peuplées.

L'urbanisation induit des effets sur l'environnement (artificialisation des sols, disparition d'espaces agricoles et naturels, fragmentation des milieux, accroissement des phénomènes de ruissellement des eaux de pluies, érosion des sols, risques d'inondation, etc). Il convient de ne pas aggraver ces phénomènes.



Structuration du territoire (Source : projet de PDU page 17)

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale est de bonne qualité et assez complète.

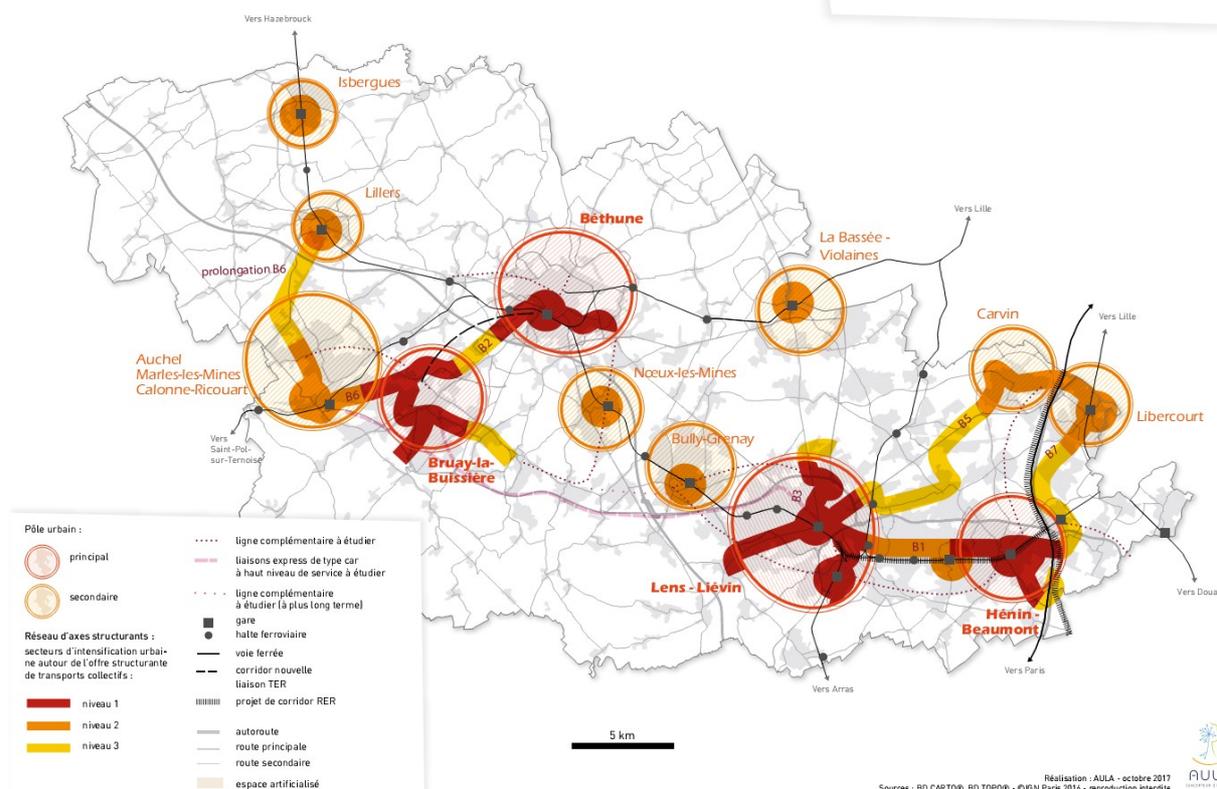
Toutefois, en termes de consommation d'espace, l'analyse de la fiche action n°12 « Densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif » aurait pu être plus fine. On ne sait pas, par exemple, si en dehors des enveloppes urbaines actuelles, il faut également densifier le réseau ou pas et quels impacts cela peut avoir.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des impacts du principe d'intensification de l'urbanisation autour du réseau de transport en commun sur la consommation foncière.

➤ Prise en compte de l'environnement

Comme évoqué ci-dessus, les principes d'intensification de l'urbanisation autour du réseau de transport en commun, notamment présentés dans la fiche action n°12 (ainsi que les autres fiches liées ou similaires) sont positifs pour l'environnement car leur objectif est de densifier autour des arrêts de transport et des lignes les plus importantes et structurantes (bus à Haut Niveau de Service par exemple).

Cependant, il n'est pas précisé si ce principe vaut en dehors des enveloppes urbaines actuelles comme, par exemple, au niveau d'un arrêt entre deux bourgs, en coupure urbaine, la densification de l'urbanisation pouvant induire des impacts sur le paysage et la biodiversité. Le plan de déplacements urbains doit préciser les coupures d'urbanisation à respecter, les cônes de vues et la trame verte et bleue, qui doivent figurer sur la carte ci-dessous et dans les autres fiches liées, pour les préserver.



Source page 243 du rapport de présentation du PDU

L'autorité environnementale recommande de préciser les mesures concernant les orientations que devront prendre en compte les documents d'urbanisme en spécifiant les éléments à respecter (coupures d'urbanisation, cônes de vue, trame verte et bleue, zonage de protection et d'inventaire de la biodiversité, zone humide, captage d'alimentation en eau potable, etc) et en matérialisant de manière explicite les enveloppes urbaines au-delà desquelles il ne faut pas s'étendre sur l'ensemble du réseau structurant dans un premier temps, puis sur l'ensemble du territoire progressivement.

II.6.2 Qualité de l'air, climat

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Dans ce territoire urbanisé, fortement dépendant des transports routiers, abritant de nombreuses industries et des habitations pas toujours économes en énergie, la qualité de l'air est dégradée .

L'amélioration des déplacements, par l'augmentation de l'usage des transports en commun pour les transports domicile-travail à l'intérieur du territoire ou vers les grandes villes périphériques (Lille, Douai, Arras, etc.), le développement du fret alternatif à la route pour desservir les sites industriels et logistiques nombreux sur le territoire, sont des objectifs d'intérêt majeur pour :

- diminuer la part du coût des transports pour les ménages du bassin minier ;

- diminuer les émissions de gaz à effet de serre émis par les transports ;
 - améliorer la qualité de l'air et atténuer les effets du changement climatique.
- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la qualité de l'air et du climat

L'évaluation environnementale est satisfaisante. De nombreuses fiches actions visent à développer des transports en commun, du fret alternatif à la route, l'utilisation de véhicules plus propres, à développer le co-voiturage, les transports à la demande, les plans de déplacement d'entreprises ou d'administrations, qui permettront d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.