



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur l'élaboration du plan de déplacements urbains
de la Sambre (59)**

n°MRAe 2018-2671

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 25 septembre 2018 à Amiens. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur l'élaboration du plan de déplacements urbains de la Sambre.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Denise Lecocq, 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, par le syndicat mixte des transports urbains de la Sambre, pour avis sur la procédure d'élaboration du plan de déplacements urbains de la Sambre, le dossier ayant été reçu complet le 25 juin 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 10 juillet 2018 :

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

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

Le projet de plan de déplacements urbains de la Sambre pour 2019-2029, arrêté par le syndicat mixte des transports urbains de la Sambre le 10 avril 2018, détermine les principes régissant l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre des transports urbains. Il a vocation à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

Les objectifs quantitatifs du plan de déplacements urbains sont la réduction de la part modale de la voiture et des poids-lourds de 69 à 59 %, l'augmentation de la part des 2 roues et de la marche de 25 à 30 % et de celle des transports collectifs de 5 à 10 %. Il prévoit également une baisse de 5 % entre 2008 et 2028 des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de 40 % des émissions d'oxyde d'azote.

Le plan projette notamment la réalisation de liaisons piétonnes et cyclables, d'aménagements pour donner la priorité aux bus, de nouveaux parkings relais ou de covoiturage, la restructuration optimisée du réseau de transports en commun et la participation active à la centrale de mobilité Pass-Pass. Peu d'éléments sont donnés sur l'envergure des travaux prévus (pas de montant global financier des opérations, pas de linéaire affiché).

L'évaluation environnementale est assez complète et analyse les incidences de la mise en œuvre des actions du plan sur les différents champs de l'environnement et de la santé. Cependant, la rubrique relative à la qualité de l'air et aux GES, qui sont les enjeux importants, est traitée dans une étude séparée mise en annexe de l'évaluation environnementale, avec un lien insuffisant entre les deux rapports, ce qui nuit à la compréhension globale du dossier.

Le plan de déplacements urbains affiche des objectifs intéressants pour l'environnement. Cependant, l'objectif concernant les « émissions de GES paraît faible au regard des tendances passées. Par ailleurs, le rapport présente plusieurs incohérences dans la reprise de l'objectif de réduction du trafic routier. Les objectifs du plan, devraient être clairement justifiés au regard des données fournies dans l'annexe sur la qualité de l'air et l'évaluation environnementale. Le plan devrait également préciser comment les principales actions contribueront à améliorer la qualité de l'air et le climat.

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 dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

I. Le projet de plan de déplacements urbains de la Sambre 2019-2029

Le projet de plan de déplacements urbains de la Sambre 2019-2029, arrêté par le syndicat mixte des transports urbains de la Sambre le 10 avril 2018, détermine les principes régissant l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre des transports urbains. Il a vocation à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part.

Il concerne le territoire de 45 communes et 129 179 habitants sur une superficie de 408 km². Il réunit l'ensemble des communes de la communauté d'agglomération de Maubeuge Val de Sambre ainsi que les communes d'Hargnies, de La Longueville et la communauté de communes du Pays de Mormal.

Un premier plan de déplacements urbains pour le Val de Sambre a été engagé fin 1998 et arrêté en juin 2002 par le conseil syndical. Mais, suite à l'avis défavorable de l'État et malgré la reprise des études jusqu'en 2005, le processus d'élaboration n'a jamais atteint son terme. Le syndicat mixte des transports urbains de la Sambre a donc repris en 2012 les démarches d'élaboration du plan de déplacements urbains.

Par ailleurs, le champ de compétence du syndicat mixte portait initialement sur les 29 communes du périmètre de transports urbains historique desservi par le réseau STIBUS¹ englobant les pôles urbains de Maubeuge, Hautmont, Jeumont et Aulnoye-Aymeries ainsi que les pôles secondaires de Feignies et de Ferrière-la-Grande, les bourgs de Colleret et de Cerfontaine. Le nouveau périmètre comprend 45 communes englobant les communes rurales de l'Avesnois et n'est effectif que depuis le 1^{er} janvier 2017.

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Sambre-Avesnois a été approuvé en juillet 2017. Le plan de déplacements urbains de la Sambre s'est donc inspiré des objectifs du projet de SCoT Sambre-Avesnois en matière de déplacements.

Le plan de déplacements urbains 2019-2029 affiche l'ambition d'instaurer une mobilité vectrice d'attractivité et d'intégration aux réseaux nord-européens. Il a pour objectif général de créer une rupture avec la dynamique actuelle d'augmentation de la part de la voiture particulière malgré le développement récent des infrastructures de transport en commun. Les conséquences recherchées sont la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, le rééquilibrage des parts modales et la diminution de la part de la population qui est immobile.

¹Nom commercial du service de transport en commun du Val de Sambre

Les objectifs quantitatifs du plan de déplacements urbains sont les suivants :

- réduction de la part modale de la voiture et des poids-lourds de 69 à 59 %;
- augmentation de la part des 2 roues et de la marche de 25 à 30 % (3 % au lieu de 1 % pour les 2 roues et 27 % au lieu de 24 % pour la marche) ;
- augmentation des transports collectifs de 5 à 10 %.
- baisse de 5 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de 40 % des émissions d'oxyde d'azote.

Le plan de déplacements urbains de la Sambre prévoit la mise en œuvre des 5 objectifs privilégiés suivants dont les buts sont détaillés ci-après :

- objectif n°1 Faciliter l'accessibilité du territoire par une offre dynamique de transports collectifs ;
- objectif n°2 Accompagner le développement du territoire avec de nouvelles opportunités de mobilité ;
- objectif n°3 Valoriser le cadre de vie par les mobilités actives et décarbonées ;
- objectif n°4 Promouvoir un objectif intelligent de la route ;
- objectif n°5 Faciliter la mobilité pour tous

Ces 5 objectifs sont déclinés dans les 15 actions suivantes :

OBJ	ACTION	
1	1	Impulser l'attractivité du territoire par le renforcement de l'offre ferroviaire
1	2	Déployer un réseau de transport collectif routier adapté et multimodal
1	3	Développer l'intermodalité et la multimodalité sur le territoire
2	4	Intégrer la mobilité dans la planification urbaine
2	5	Organiser durablement le transport de marchandises
2	6	Relever le potentiel économique et touristique de la Sambre
3	7	Encourager la pratique de la marche et du vélo
3	8	Promouvoir l'écomobilité dans les déplacements quotidiens
4	9	Reconsidérer le réseau viaire dans le développement urbain
4	10	Réorganiser progressivement l'offre de stationnement pour donner la place aux autres usages
4	11	Créer les conditions nécessaires au développement des nouveaux usages de la voiture
4	12	Poursuivre l'effort de sécurisation des voiries et de résorption des points noirs
5	13	Lutter contre la précarité énergétique et sociale
5	14	Répondre aux besoins des personnes en situation de handicap et/ou à mobilité réduite pour des transports et des espaces publics partagés par tous
5	15	Déployer une politique de mobilité attractive pour tous

Chaque action fait l'objet d'une fiche action déclinant :

- les mesures prescriptives ou d'intention associées, leur catégorie (étude, planification ou opération), les maîtres d'ouvrage, les partenaires techniques ou financiers, les délais (court terme [dès l'approbation du plan], moyen terme [à 5 ans] et à long terme [à plus de 5 ans])
- les indicateurs de suivi qui permettront d'évaluer les mesures à mi-parcours et à échéance du plan
- des repères financiers qui ne sont pas des budgets ; les montants précis seront décidés par les maîtres d'ouvrage concernés au fur et à mesure.

Au total, 71 mesures sont prévues dont deux relèvent à la fois des catégories « étude et opération » et une des catégories « planification et opération ». Le tableau ci-après en donne le détail :

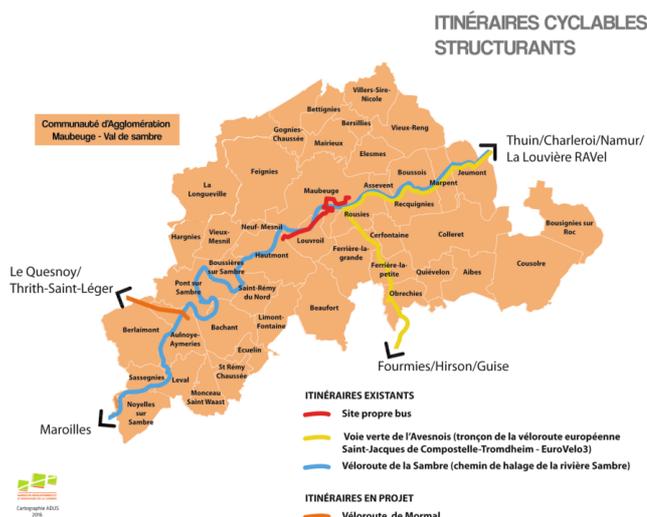
LES CATEGORIES DES MESURES PAR OBJECTIF
(en nombre de catégories)

	ETUDE	OPERATION	PLANIFICATION	TOTAL
OBJECTIF 1 Faciliter l'accessibilité du territoire par une offre dynamique de transports collectifs	8	9	0	17
OBJECTIF 2 Accompagner le développement du territoire avec de nouvelles opportunités de mobilité	5	6	5	16
OBJECTIF 3 Valoriser le cadre de vie par les mobilités actives et décarbonnées	1	14	1	16
OBJECTIF 4 Promouvoir un usage intelligent de la route	1	13	0	14
OBJECTIF 5 Faciliter la mobilité pour tous	0	8	0	8
TOTAL	15	50	6	71

Source : dossier

Les 15 mesures d'étude sont présentées comme ayant une portée pré-opérationnelle et doivent permettre de fonder le socle de la stratégie de mobilité qui sera menée à long terme sur le territoire. Une fois finalisées, ces études auront pour vocation d'aboutir à la mise en œuvre d'opérations précises et adaptées aux enjeux locaux, soit à mi-parcours du plan, soit à son échéance. Au fur et à mesure, elles viendront ainsi compléter les opérations et la planification.

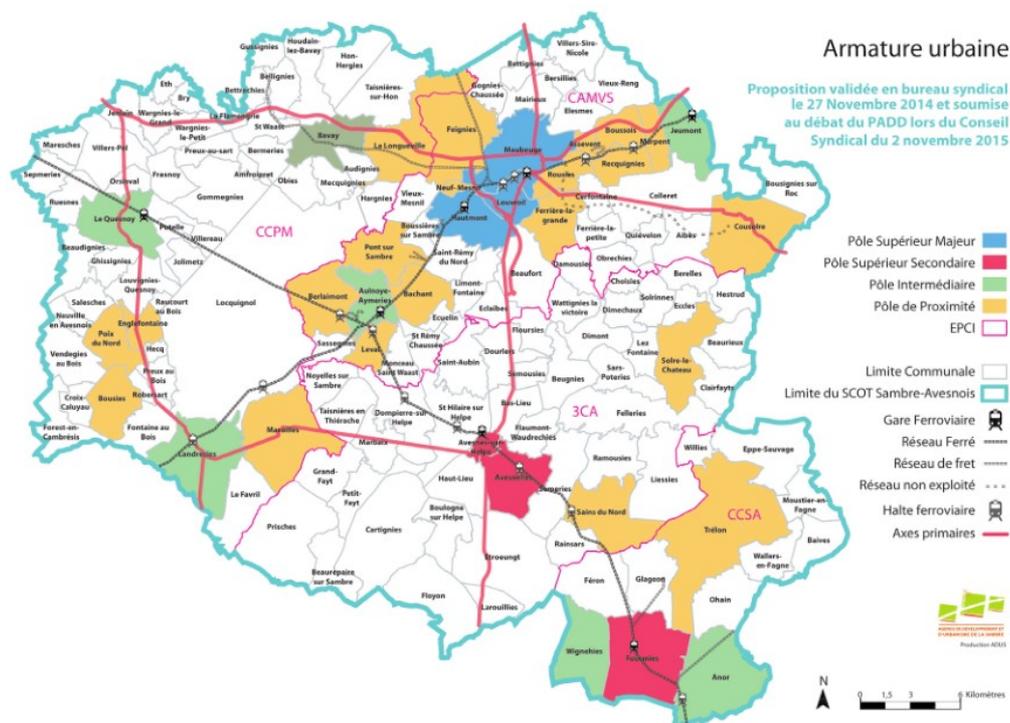
À noter qu'il existe 6 mesures d'intention qui sont facultatives. Elles peuvent directement être mises en œuvre ou devenir prescriptives suite à l'évaluation à mi-parcours du plan.



Territoire du syndicat avec le tracé du BHNS² et des itinéraires cyclables structurants (évaluation environnementale)

2BHNS : bus à haut niveau de service

Armature urbaine du SCOT Sambre-Avesnois faisant apparaître la CAMVS³ et les communes de La Longueville et d'Hargnies (évaluation environnementale)



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 du contenu du plan, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à l'artificialisation des sols, la gestion des déplacements et les transports, ainsi que la qualité de l'air et le changement climatique, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Méthode et qualité de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale est en annexe n°2 du dossier. Elle est constituée d'un rapport accompagné en annexe d'une étude sur la qualité de l'air réalisée par l'agence de développement et d'urbanisme de la Sambre en 2017.

L'évaluation analyse les incidences de la mise en œuvre des actions du plan de déplacements urbains sur les 10 rubriques suivantes : la qualité de l'air, l'énergie et le changement climatique, les nuisances sonores, la santé, l'aménagement du territoire et les espaces ouverts, la biodiversité et les milieux naturels, le patrimoine et le cadre de vie, la gestion des matériaux et des déchets, la gestion des risques et les ressources en eau.

3CAMVS : communauté d'agglomération de Maubeuge Val de Sambre

Néanmoins, l'analyse relative à la qualité de l'air n'apparaît pas dans le corps du rapport d'évaluation environnementale ; elle n'est présentée que dans l'annexe précitée (qui traite également du bilan énergétique du plan de déplacements urbains).

Pour chacune des rubriques, l'évaluation fait l'état des lieux, puis analyse les impacts des déplacements sur la thématique, les perspectives d'évolution et l'incidence du plan.

II.1.1 Lisibilité et cohérence du dossier

Le rapport principal d'évaluation environnemental ne fait pas suffisamment le lien avec l'annexe sur la qualité de l'air, qui n'est signalée que par une seule phrase dans l'avant-propos (page 4). Ainsi, l'état initial de l'environnement débute directement sur l'enjeu n°2 « L'énergie et le changement climatique » sans autre précision. La rubrique concernant la qualité de l'air est traitée dans les incidences des 15 actions du plan sur la qualité de l'air analysées aux pages 49 à 51 de l'étude séparée faite par l'agence de développement et d'urbanisme de la Sambre, et restituées selon une présentation différente de celle du rapport principal.

Cette séparation d'un enjeu important dans le cas d'un plan de déplacements urbains des autres enjeux ne contribue ni à une bonne compréhension du dossier, ni à placer cet enjeu au bon niveau. Même si le renvoi sur l'étude qualité de l'air est possible, un résumé de cette étude aurait dû faire l'objet d'un chapitre spécifique portant sur l'enjeu n°1 « Qualité de l'air ».

L'autorité environnementale recommande de renforcer les liens entre le rapport d'évaluation environnementale et son annexe sur la qualité de l'air et d'ajouter dans l'état initial un chapitre spécifique portant sur l'enjeu n°1 « Qualité de l'air » faisant le résumé de cette annexe et reprenant la présentation retenue pour les autres enjeux.

II.1.2 Scénarios et justification des choix retenus

Un seul scénario composé de 5 objectifs déclinés en 15 actions est présenté. Le rapport de l'évaluation environnementale précise (page 26) que l'évaluation des incidences potentielles du plan de déplacements urbains sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre s'était appuyée sur 2 scénarios d'évolution des déplacements dans la Sambre en 2029, mais ces scénarios ne sont pas explicités. Aucune alternative permettant de répondre à l'objet du plan de déplacements urbains n'est exposée.

L'évaluation environnementale explique les objectifs du plan pages 29 à 43. Elle détaille le mode d'élaboration, les grands enjeux du territoire et les choix faits par les élus, ainsi que les objectifs et actions retenus. La façon dont les objectifs quantitatifs du plan ont été calculés n'est pas évoquée, alors que le lien pourrait être fait notamment avec l'étude sur la qualité de l'air et le bilan énergétique en annexe.

Il est expliqué dans la partie relative à la justification du choix des objectifs et des actions du plan (page 153) que les objectifs nationaux et régionaux en matière de qualité de l'air imposaient des objectifs de « baisses de trafics irréalisables dans les 10 ans ». L'objectif de diminution du trafic routier défini dans le plan de déplacements urbains permettrait d'atteindre « l'objectif national de réduction des GES de l'ordre de -0.8 % d'ici à 2029 alors que sans les actions du plan, l'augmentation serait de +3.6 % ».

Cette partie de l'évaluation environnementale devrait être reprise, car la référence à l'objectif national n'est pas compréhensible au regard de ce qui est inscrit dans la loi de transition énergétique pour la croissance verte ou la stratégie nationale bas-carbone (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030). De plus, dans l'arrêt-projet, page 166, c'est un objectif de réduction de 5 % des émissions de GES entre 2008 et 2028 qui est retenu, ce qui ne paraît pas cohérent avec ce qui écrit est dans le rapport d'évaluation environnementale. Par ailleurs, le rapport évoque à différents endroits (pages 14, 82, 154) une réduction de 6 % du trafic automobile en report modal vers les modes doux page 82, vers les transports collectifs page 154, dont la cohérence avec l'objectif affiché du plan de déplacements urbains n'est pas explicite⁴.

L'autorité environnementale recommande de présenter les scénarios étudiés, de justifier les objectifs quantitatifs du plan de déplacements urbains au regard des enjeux du territoire, et de les clarifier, notamment en supprimant les incohérences présentes dans le rapport.

II.1.3 Articulation du projet de plan avec les autres plans et programmes

L'annexe sur la qualité de l'air (pages 11 à 15) analyse l'articulation du plan de déplacements urbains avec le plan de protection de l'atmosphère, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Sambre-Avesnois (volet qualité de l'air) et le plan climat-air-énergie territorial de la Sambre-Avesnois.

Le rapport environnemental (pages 44 à 75) évoque les différents documents, plans et programmes existants et leurs liens avec le plan de déplacements urbains de la Sambre qui doit être compatible avec le SCoT. Les plans locaux d'urbanisme devront être compatibles avec le plan de déplacements urbains.

L'ensemble des dispositions du SCoT relatives à la mobilité sont reprises et le rapport conclut que les thématiques développées dans le document d'orientations et d'objectifs du SCoT se retrouvent dans le plan de déplacements urbains, sans analyse particulière. En termes de planification, les mesures 4.1 à 4.5 du plan de déplacements urbains retranscrivent en grande partie les prescriptions du SCoT et les complètent.

Concernant le plan de protection de l'atmosphère, les objectifs dans le domaine des déplacements sont repris, notamment en ce qui concerne la réalisation des plans de déplacements d'établissements, administrations et établissements scolaires, le développement du co-voiturage, ainsi qu'en termes d'aménagement et de choix d'urbanisme pour réduire les déplacements et par conséquent agir sur la qualité de l'air.

⁴Pour rappel, réduction de la part modale de la voiture et des poids-lourds de 69 à 59 %;

II.2 Critères, indicateurs et modalités retenues pour le suivi des conséquences de la mise en œuvre du plan sur l'environnement

Les indicateurs de suivi environnemental du plan de déplacements urbains sont exposés aux pages 159 à 162 du rapport. 12 indicateurs sont prévus, chacun se portant sur l'un des 10 enjeux environnementaux de l'état initial de l'environnement hormis celui du patrimoine et du cadre de vie.

Le plan prévoit la création d'un observatoire de la mobilité à moyen terme (à 5 ans) pour suivre les enjeux de mobilité sur le territoire (repris dans l'objectif 1 et en mesure prescriptive 3.1). Celui-ci aura pour mission d'alimenter les indicateurs de suivi de l'état de l'environnement. Par contre les valeurs de référence et les objectifs ne sont pas fixées.

L'autorité environnementale recommande de déterminer la valeur initiale des indicateurs retenus et les objectifs à l'échéance du plan en 2029.

II.3 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'évaluation environnementale est bien rédigé, mais ne reprend pas les données sur la qualité de l'air dans l'état initial de l'environnement.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique par les données sur la qualité de l'air.

II.4 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.4.1 Consommation foncière et artificialisation

Le plan de déplacements urbains ne prévoit pas de nouvelles lignes de bus à haut niveau de service ou de grands aménagements hormis ceux des pôles multimodaux d'Aulnoye-Aymeries, Maubeuge, Jeumont et Hautmont. La réalisation de liaisons piétonnes et cyclables, d'aménagements pour donner la priorité aux bus, la réalisation de nouveaux parkings relais ou de covoiturage sont seulement évoqués.

La consommation foncière engendrée par le plan de déplacements urbains sera donc faible.

Par ailleurs, le plan reprend les mesures du SCoT Sambre Avesnois liant l'urbanisation et les déplacements. En raison de l'obligation de compatibilité avec le plan de déplacements urbains (notamment par les actions 4.1, 4.2 et 4.5), les plans locaux d'urbanisme intercommunaux qui sont en cours d'élaboration sur la communauté d'agglomération de Maubeuge Val de Sambre et la communauté de communes du Pays de Mormal devront densifier l'urbanisation aux abords des arrêts de transport urbain et des gares, ce qui contribuera à réduire la consommation foncière.

Cependant, la mesure 4.1 du plan de déplacements urbains prévoit, pour privilégier l'urbanisation à proximité des transports collectifs existants, d'intégrer la desserte avec les centres-villes, les pôles d'échange multimodal, les zones industrielles, les zones d'activités économiques (y compris La Marlière et La Transfrontalière), et il est indiqué dans le rapport que cette mesure pourrait contribuer à augmenter l'artificialisation. Le sens de cette mesure, qui ne découle pas du SCoT, est à préciser.

L'autorité environnementale recommande de préciser le sens et la portée de la mesure 4.1.

II.4.2 Gestion des déplacements, transports

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le taux de déplacement moyen est de 3,88 déplacements par jour selon une enquête ménages-déplacements de 2005. La voiture individuelle est prédominante et représente 69 % des déplacements (ce taux passe à 81 % pour les déplacements domicile-travail). La marche est en seconde position avec 24 % de part du marché. Les transports en commun constituent le troisième mode avec 5 % de part du marché.

23 % de la population du Val de Sambre ne dispose pas de voiture et est plus dépendante de l'offre en transport en commun.

Le phénomène de para-urbanisation (urbanisation au-delà des villes périurbaines), particulièrement important sur la communauté d'agglomération de Maubeuge Val de Sambre, couplé à la concentration de l'emploi sur le pôle central de l'agglomération, engendre un allongement des distances qui favorise plutôt les déplacements motorisés.

Le territoire présente un réseau routier dense et les niveaux de trafic sont peu élevés. Le stationnement est gratuit et l'offre importante. On peut noter également le projet de contournement routier de Maubeuge.

La communauté d'agglomération de Maubeuge Val de Sambre est aujourd'hui un territoire pilote au sein de la région Hauts-de-France pour l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques, faisant d'elle le territoire le plus équipé de la région. La collectivité a ainsi fait le choix d'installer une borne dans chaque commune qui le souhaite. Actuellement, 8 bornes de recharge sont en fonctionnement et 43 autres seront bientôt posées.

Le territoire compte 10 gares ou arrêts ferroviaires, les principales étant les gares d'Aulnoye Aymeries et Maubeuge. Les gares du Val de Sambre sont en nette baisse de fréquentation depuis 2010 alors que la fréquentation globale du train dans le Nord et le Pas-de-Calais est en croissance. Le pôle d'échanges multimodal d'Aulnoye-Aymeries est en cours de travaux. Un parking silo de 700 places fonctionne depuis avril 2017 et les travaux du pôle d'échange de la gare sont en cours.

Le territoire du plan de déplacements urbains est traversé de part en part par la Sambre canalisée navigable qui a connu un trafic de marchandises jusqu'en 2006 et la fermeture du pont canal de Vadencourt.

Suite à l'élargissement à 45 communes au 1^{er} janvier 2017 du territoire du syndicat mixte des transports urbains de la Sambre, 2 systèmes de transport coexistent et doivent être harmonisés à court terme :

- les lignes, services et transport à la demande du réseau STIBUS historique
- des lignes de cars issues du réseau interurbain départemental Arc-en-Ciel, virtuellement intégrées au réseau STIBUS, mais toujours exploitées par le groupement « Transports Couteaux – Arc-en-ciel 4 ».

A cela s'ajoute la ligne internationale Maubeuge-Mons n°41 conjointement gérée et financée par le syndicat mixte des transports urbains de la Sambre et la région Wallonne dans le cadre d'un protocole international, en service depuis septembre 2016 et qui compense l'absence de services ferroviaires entre ces 2 villes.

Le réseau STIBUS comprend notamment :

- la ligne de bus à haut niveau de service n°51 Jeumont Hautmont d'une longueur de 9,4 km de voies aménagées mis en service en décembre 2008 qui dessert la partie la plus dense du territoire et transporte 52 % des clients STIBUS ;
- 10 lignes régulières de maillage durant la semaine et 4 lignes les dimanches et jours fériés (39 % des clients STIBUS) ;
- la navette La citadine desservant le centre-ville de Maubeuge ;
- 90 services spéciaux à dominante scolaire ;
- des lignes de transport à la demande Filo'bus pour les 7 communes du secteur d'Aulnoye-Aymeries (Aulnoye-Aymeries, Bachant, Berlaimont, Leval, Monceau-Saint-Waast, Pont-sur-Sambre et Vieux-Mesnil).

Les lignes de cars issues du réseau Arc-en-Ciel intégrées à STIBUS depuis janvier 2017 sont les suivantes :

- 2 lignes régulières de cars intégralement situées dans le ressort territorial ;
- 9 lignes Arc-en-Ciel conventionnées comme lignes pénétrantes pour lesquelles le syndicat mixte des transports urbains de la Sambre paye une prestation au département permettant la montée et la descente des usagers à l'intérieur du ressort territorial.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale est très complète sur le sujet. Les incidences des mesures de chacune des 15 actions du plan de déplacements urbains sont bien décrites.

➤ Prise en compte des déplacements

L'ensemble des actions du plan de déplacements urbains va contribuer au report modal et à la diminution du trafic automobile.

Le plan prévoit de nombreuses actions pour y arriver notamment :

- mesure 1.1 étudier les attentes des usagers et les possibilités d'améliorer l'offre ferroviaire ;
- mesure 2.1 poursuivre la restructuration optimisée du réseau STIBUS ;
- mesure 2.2 étudier la mise en service de transports à la demande et de modes éco-mobiles dans les secteurs à faible densité ;
- mesure 3.3 participer activement à la centrale de mobilité Pass-Pass ;
- mesure 3.6 créer des interfaces de transport et de déplacements ;
- mesure 9.1 hiérarchiser le réseau viaire (étude de 100 k€HT prévue).

La réalisation de nouvelles lignes de bus à haut niveau de service n'est pas envisagée.

De nombreuses mesures consistent à mener des études (15 mesures sur 71) et il n'est pas certain que ces études déboucheront sur des travaux.

Le niveau d'ambition paraît important, mais le plan donne peu d'éléments sur l'envergure des travaux prévus : pas de montant global financier des opérations, pas de linéaire affiché. En particulier, l'objectif de doublement de la part des transports en commun à l'horizon 2029 apparaît très ambitieux par rapport aux mesures opérationnelles du plan. La mesure qui consiste à refonder l'offre de bus (comment, quelles lignes concernées, etc.) mériterait d'être précisée.

L'autorité environnementale recommande de préciser le plan d'actions par des éléments permettant de mieux apprécier l'importance et l'effectivité des travaux prévus ou envisageables.

Par ailleurs, la mesure 4.2 prévoit de fixer des normes minimales dans les plans locaux d'urbanisme intercommunaux pour les nouvelles constructions et les nouveaux logements non seulement pour le stationnement des véhicules électriques, des vélos et pour les livraisons, mais aussi pour le stationnement automobile autre. Pour ce dernier point, il serait également souhaitable de fixer des normes maximales pour les secteurs situés à proximité des arrêts du bus à haut niveau de service.

L'autorité environnementale recommande d'engager une réflexion sur la détermination de normes maximales pour le stationnement automobile dans les secteurs situés à proximité des arrêts de bus à haut niveau de service.

II.4.3 Qualité de l'air et climat

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

D'après ATMO⁵ Hauts-de-France, l'indice moyen de la qualité de l'air est de 4 entre mars 2016 et mars 2017, ce qui témoigne d'une qualité de l'air assez bonne à moyenne sur l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe, moins dégradée que sur le reste du département. En 2012, les émissions de polluants atmosphériques liées aux transports étaient de 792 t par an, les 2 principaux étant les NOx⁶ pour 576 t et les COVNM⁷ pour 76 t.

En ce qui concerne le climat, les transports sont le 4^e poste d'émissions des GES en 2012 après les secteurs de l'industrie, des énergies et du résidentiel sur le périmètre du plan (respectivement 41,5 %, 36,9 % et 9,1 %). Ils représentent 6,6 % des émissions totales (16 % à l'échelle Sambre Avesnois). Les véhicules particuliers sont responsables de plus de 56 % des émissions de GES et les poids-lourds de 22 %.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale est très complète sur le sujet.

Elle a analysé les émissions des polluants atmosphériques et des GES en 2008 et 2012, les variations entre ces 2 dates et les parts imputables à chaque type de transport et à chaque type de véhicules. Par ailleurs, l'évolution prospective des émissions de GES jusque 2028 calculée sur la base de la poursuite de la tendance 2008-2012 et celle des polluants atmosphériques jusque 2020 calculée sur l'outil My Emiss'Air du centre de ressources et de développement durable Hauts-de-France est présentée. Les incidences sur la qualité de l'air de chacune des 15 actions du plan sont décrites.

➤ Prise en compte de la qualité de l'air et du climat

Le rapport d'arrêt de projet indique (page 166) les objectifs de réduction des polluants atmosphériques au moyen de graphiques qui reprennent les chiffres de l'annexe sur la qualité de l'air de l'évaluation environnementale pour 2008, 2012 et 2020 et prolongent les tendances jusque 2028.

D'après l'annexe sur la qualité de l'air, les émissions de GES dus aux transports ont diminué de 3,2 % entre 2008 et 2012, ce qui permettrait d'envisager une réduction autour de 16 % entre 2008 et 2028 si les tendances se poursuivaient. Les émissions de NOx ont diminué de 47,45 % entre 2008 et 2020, de 35 % entre 2012 et 2020. Une réduction de -49 % des émissions de polluants atmosphériques est estimée par l'outil du centre de ressources et de développement durable Hauts-de-France entre 2008 et 2020.

5 Association agréée de surveillance de la qualité de l'air

6 NOx oxydes d'azote

7 COVNM composés organiques volatils non méthaniques

Ainsi, l'objectif quantitatif du plan de déplacements urbains pour 2019-2029 de réduction des GES de 5 % (affiché page 166 de l'arrêt projet) semble peu important au regard de la tendance antérieure de -3,2 % sur 4 ans, qui, si elle était prolongée, permettrait d'envisager une réduction d'environ 8 %. Pour les NOx, l'objectif de -40 % est cohérent avec celui qui pourrait être attendu au vu de la baisse estimée les années antérieures.

L'autorité environnementale recommande de justifier les objectifs de réduction des émissions de GES au regard des données fournies dans l'annexe sur la qualité de l'air.

L'ensemble des actions du plan de déplacements urbains vont contribuer à améliorer la qualité de l'air et à réduire les émissions de GES, mais l'évaluation environnementale ne précise pas clairement celles qui y contribueront le plus, ni si des actions alternatives auraient permis d'atteindre des objectifs différents.

Le rapport annexe sur la qualité de l'air a identifié un gisement important de réduction des émissions de GES constitué des déplacements effectués en voiture pour les migrations domicile – travail en interne aux communes ou entre communes limitrophes. Un report modal à hauteur d'1/10^{ème} permettrait une économie de 829 teqCO₂, soit déjà 13 % de l'objectif de réduction des GES du PDU (-5 % équivaut à -6 553 teqCO₂).

Les nombreuses mesures prévues pour développer la pratique du vélo devraient contribuer à la réalisation des objectifs, sans que soient précisés les effets attendus :

- mesure 7.1 réaliser un schéma directeur cyclable à l'échelle du syndicat mixte (coût de 60 à 90 k€HT) ;
- mesure 7.2 lutter contre les discontinuités cyclables ;
- mesure 7.4 faciliter le stationnement des vélos en déployant des arceaux et des parkings sécurisés ;
- mesure 7.5 sensibiliser la population à la mobilité active (coût de 50 k€HT par an) ;
- mesure 7.6 une maison du vélo pour familiariser le grand public à la pratique du vélo dans les déplacements quotidiens (coût de 30 à 60 k€HT pour l'étude).

L'autorité environnementale recommande de préciser en quoi les principales actions prévues contribueront à atteindre les objectifs fixés en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de réductions des émissions de GES.