



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré sur le projet de plan de mobilité de la communauté
d'agglomération d'Épinal (88)**

n°MRAe 2022AGE32

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, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

La MRAe a été saisie pour avis par la communauté d'agglomération d'Épinal (88) pour l'élaboration de son plan de mobilité. Le dossier ayant été reçu complet, il en a été accusé réception le 25 mars 2022. 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) et la Direction départementale des territoires (DDT) des Vosges (88).

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 23 juin 2022, en présence d'André Van Compernelle et Patrick Weingertner, membres associés, de Jean-Philippe Moretau, membre permanent et président de la MRAe, de Christine Mesurolle et Georges Tempez, membres permanents, de Yann Thiébaud, chargé de mission et membre de la MRAe, 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 d'Agglomération d'Épinal (88), en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) a décidé d'élaborer, volontairement², son plan de mobilité (PDM). Il constitue l'un des outils opérationnels permettant de réduire l'empreinte environnementale d'un territoire. Ce plan de mobilité s'inscrit dans l'ambition de la collectivité d'atteindre l'autonomie énergétique à l'horizon 2050. La communauté d'agglomération d'Épinal (CAE) est par ailleurs reconnue comme « Territoire à énergie positive et croissance verte³ ».

D'une superficie de 1 118,4 km², le territoire est composé de 78 communes et compte 111 025 habitants (données INSEE 2019). La CAE est incluse dans le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) des Vosges Centrales qui comprend aussi la Communauté de Mirecourt-Dompaire.

D'une manière générale le dossier s'appuie sur des évaluations et chiffrages à une échelle plus large (SCoT...). L'Ae engage la collectivité à compléter son dossier par les données (diagnostic et état des lieux) à l'échelle du territoire de la CAE et de garder celles à l'échelle du SCoT dans un souci de comparaison.

Le territoire de la CAE présente une position stratégique (Sillon Lorrain⁴) mais, tout en bénéficiant d'infrastructures fluviale et ferroviaire, il se situe en marge des principaux grands axes régionaux routiers et ferroviaires. Il est par ailleurs contourné par les principaux axes européens.

Le PDM est un document de planification régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement sur son ressort territorial. Il comprend un diagnostic, une évaluation environnementale stratégique, le plan de mobilité en tant que tel qui décline la stratégie et son plan d'actions, la synthèse et une annexe accessibilité. Il concerne tous les secteurs d'activités et a vocation à mobiliser l'ensemble des usagers de la mobilité.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale sont :

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

La stratégie du plan de mobilité est structurée autour de 4 orientations déclinées en 34 actions concrètes et réalistes.

Par l'ensemble de ces actions, le plan de mobilité s'inscrit dans les objectifs du PCAET des Vosges Centrales, porté par le Syndicat mixte des Vosges Centrales, pour lequel un avis a été rendu le 21 août 2020⁵ par l'Ae. Elle encourageait la collectivité à le finaliser au plus vite.

Le plan de mobilité a déterminé des objectifs, en cohérence avec ceux fixés au PCAET, en matière d'évolution de répartition modale pour le déplacement des personnes et de marchandises :

- - 11 % de part modale de la voiture, soit -3,5 % de trafic en voiture ;
- + 8,5 % pour les transports collectifs ;
- + 4 % pour les modes actifs ;
- + 12 % de fret ferroviaire électrique.

2 Le PDM est obligatoire pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui contiennent ou recoupent des agglomérations de plus de 100 000 habitants. Les AOM non soumises à PDM obligatoire ont la possibilité de mettre en place un PDM simplifié qui est une version allégée du PDM. La CAE compte plus de 100 000 habitants sans comprendre d'agglomération de plus de 100 000 habitants.

3 Lauréats de l'appel à initiatives lancé en 2014, un territoire à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV) est un territoire d'excellence de la transition énergétique et écologique. La collectivité s'engage à réduire les besoins en énergie de ses habitants, des constructions, des activités économiques, des transports, des loisirs. Elle propose un programme global pour un nouveau modèle de développement, plus sobre et plus économe. (source Ministère de l'Ecologie).

4 Le pôle métropolitain du Sillon Lorrain est notamment composé des quatre intercommunalités principales de l'ex-région Lorraine. Ces dernières sont organisées en réseau autour des villes centrales (Thionville-Metz-Nancy-Épinal), notamment sous l'influence des flux domicile-travail (source INSEE).

5 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2020age49.pdf>

Il fixe également dans le cadre de sa politique d'accessibilité du territoire « à la demi-heure » de réduire la distance moyenne parcourue en voiture de 9 km à 8,7 km (soit - 3,33%).

Le plan de mobilité indique par ailleurs viser une réduction globale de la consommation énergétique annuelle de 54 % en 2050 et de 30 % les émissions des gaz à effet de serre à un horizon de 10 ans.

L'Ae regrette l'absence d'action consacrée au transport de marchandises.

Les fiches-actions sont claires et lisibles. Elles pourraient 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 associées à différents partenaires. Le comité de pilotage qui a participé à l'élaboration du plan, en assurera le suivi. Le dossier reste cependant incomplet sur l'estimation budgétaire globale de ce plan ainsi que sur les moyens humains mobilisés et les mesures correctives des actions.

L'évaluation environnementale est de bonne qualité. L'ensemble des milieux naturels (au niveau du périmètre du SCoT) ont été répertoriés et cartographiés. Les risques naturels et anthropiques ont été identifiés et pris en compte. Les impacts positifs et négatifs des 34 actions ont été analysés. La majorité présente des impacts positifs. Les incidences négatives ont fait l'objet de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (démarche ERC). Il s'agit essentiellement des impacts potentiels des travaux de réaménagement au niveau des gares, des espaces publics qui peuvent générer de façon marginale de l'imperméabilisation ou de l'artificialisation des sols supplémentaires. Les mesures proposées portent sur la limitation de l'artificialisation en optimisant l'usage des emprises routières déjà existantes et de limiter l'imperméabilisation en proposant, par exemple, des aménagements de type noues. Seuls les impacts négatifs (***mise en service de davantage de véhicules motorisés***) de l'action visant à développer le service « Cap'Imagine » sur l'ensemble du territoire à l'attention des personnes en situation de handicap ne seront pas évités.

L'Ae ne partage pas les conclusions de l'étude d'incidences Natura 2000⁶ concluant à l'absence d'incidences sur les espèces et les habitats des sites d'intérêt communautaires prioritaires. L'Ae rappelle que la règle doit être l'évitement des incidences sur les sites Natura 2000. Sans localisation des aménagements à venir par rapport aux sites Natura 2000, l'Ae ne partage pas à ce stade cette conclusion.

L'Ae tient à saluer la démarche volontaire initiée par la Communauté d'agglomération d'Épinal concernant l'élaboration du plan de mobilité. Pour permettre l'adhésion du plus grand nombre à cette démarche innovante et souvent volontariste, elle encourage la collectivité à mettre en place des actions de communication vers les citoyens et, pour une meilleure appropriation, à les associer autant que possible à la définition de détail des actions les plus engageantes en termes de modifications de comportement (comme la « rue aux écoles », par exemple).

L'Ae recommande principalement à la Communauté d'agglomération d'Épinal de :

- ***compléter son dossier par un diagnostic et un état des lieux à l'échelle du territoire de la CAE et actualiser les données ;***
- ***compléter le plan d'actions avec des actions concernant le transport de marchandises ;***
- ***associer les acteurs de la société civile et notamment les utilisateurs (déplacements et marchandises) à la gouvernance et au suivi du plan de mobilité ;***

⁶ 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).

- ***compléter les fiches actions par un rappel sur la prise en compte des milieux naturels pour les travaux et aménagements qui seraient réalisés dans ou à proximité de ces milieux.***

L'Ae invite enfin la collectivité à compléter les fiches-actions en apportant des précisions sur les objectifs à atteindre, les mesures de suivi et les mesures correctives, les impacts sur la réduction de la consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, de la pollution de l'air et sur la pollution sonore.

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 SRADDET⁷ 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 Est⁸ ») 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, nouveau 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 (SRADDT⁹, SRCAE¹⁰, SRCE¹¹, SRIT¹², SRI¹³, PRPGD¹⁴).

Les autres documents de planification : SCoT¹⁵ (PLU(i)¹⁶ ou CC¹⁷ à défaut de SCoT), PDU¹⁸ ou à présent PDM¹⁹, PCAET²⁰, charte de PNR²¹, 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.

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

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

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

10 Schéma régional climat air énergie.

11 Schéma régional de cohérence écologique.

12 Schéma régional des infrastructures et des transports.

13 Schéma régional de l'intermodalité.

14 Plan régional de prévention et de gestion des déchets.

15 Schéma de cohérence territoriale.

16 Plan local d'urbanisme (intercommunal).

17 Carte communale.

18 Plan de déplacements urbains.

19 Plan de mobilité.

20 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.

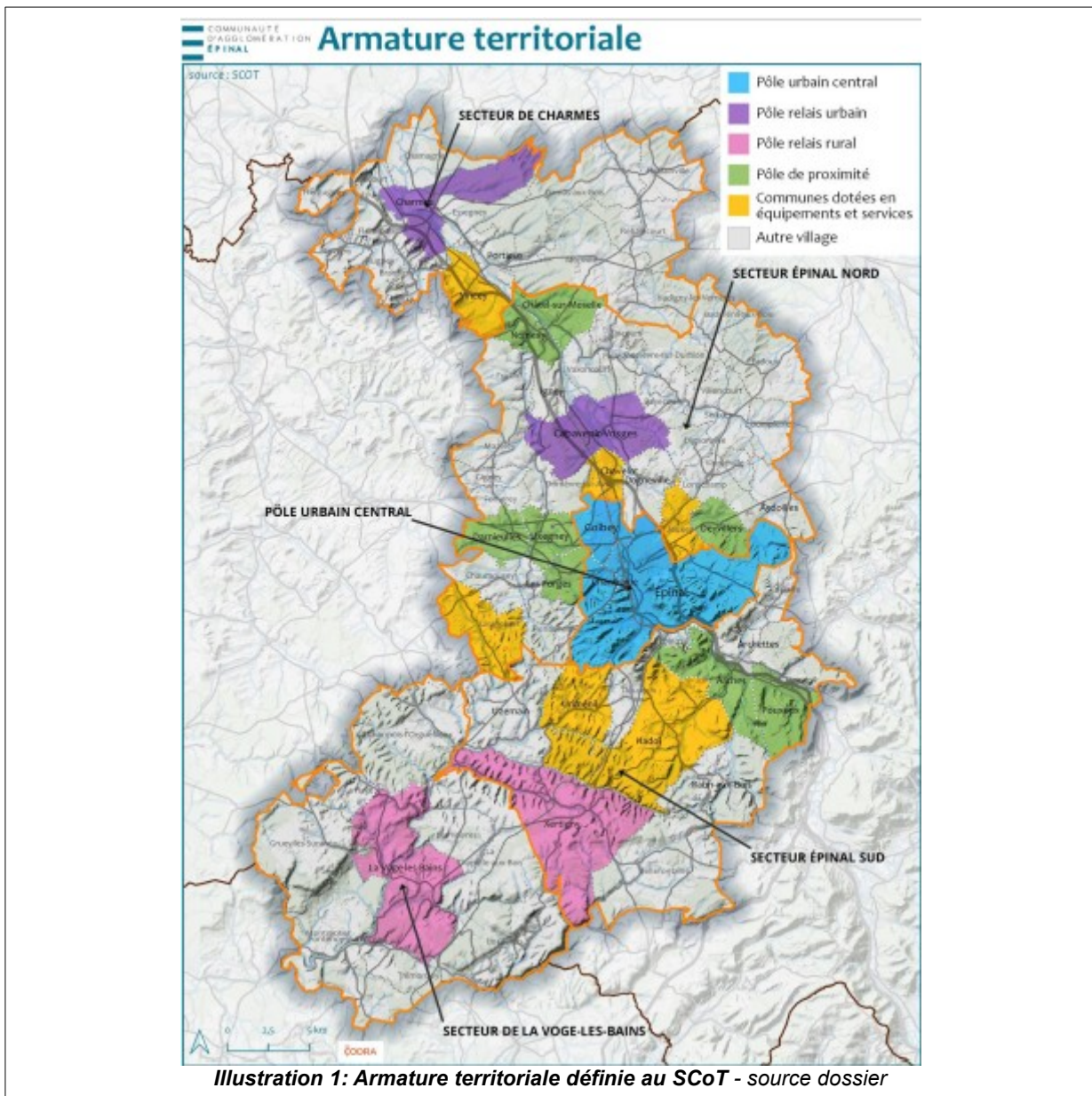
21 Parc naturel régional.

B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Contexte et présentation générale du projet

1.1. Contexte du plan de mobilité

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 1^{er} janvier 2021, date d'entrée en vigueur des dispositions de la Loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019²², il se substitue au plan de déplacements urbains (PDU). Le plan de mobilité 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 mobilité²³ (AOM).



22 [Loi d'orientation des mobilités \(LOM\) du 24 décembre 2019.](#)

23 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.

Le territoire dispose déjà d'un plan de déplacements urbains approuvé en 1999 et révisé en 2004, le plan de mobilité venant en substitution.

L'établissement d'un plan de mobilité est obligatoire pour les AOM dont le périmètre inclut des agglomérations de plus de 100 000 habitants. Dans le cas où l'AOM est une communauté de communes, il n'est pas obligatoire, relevant alors du volontariat.

La Communauté d'Agglomération d'Épinal (CAE), comprend 78 communes membres. Elle compte 111 025 habitants (INSEE 2019), sans inclure d'agglomération de plus de 100 000 habitants. L'Ae tient à saluer à ce titre l'engagement volontaire de la CAE dans l'élaboration de son plan de mobilité.

La CAE rappelle qu'elle a un objectif de « Territoire à énergie positive et croissance verte²⁴ » et qu'elle ambitionne d'atteindre l'autonomie énergétique à l'horizon 2050. Son plan de mobilité s'inscrit dans cette ambition en favorisant le développement des modes actifs ou en améliorant l'offre de transports en commun.

Le territoire essentiellement rural est vaste et présente des disparités en termes de mobilité. Il comporte plusieurs bassins de vie structurés autour de communes relais identifiées au SCoT des Vosges Centrales. Le plan de mobilité s'est attaché à prendre en compte les attentes spécifiques de ces bassins de vie. Il a intégré par ailleurs le rayonnement des grands équipements (commerciaux, culturels et sportifs) et des entreprises situés sur le pôle urbain (Épinal, Golbey et Chantraine).

1.2. Présentation du plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération d'Épinal

1.2.1. Contenu et objectifs

Outre l'évaluation environnementale stratégique, le plan de mobilité soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale comprend :

- le projet de plan de mobilité dont les 34 fiches-actions ;
- le diagnostic territorial ;
- la synthèse du plan de mobilité ;
- l'annexe accessibilité.

Le plan de mobilité a déterminé des objectifs, en cohérence avec ceux fixés dans le projet de PCAET pour lequel l'Ae a rendu un avis le 21 août 2020²⁵, en matière d'évolution de répartition modale pour le déplacement des personnes et de marchandises :

- - 11 % de part modale de la voiture, soit -3,5 % de trafic voiture ;
- + 8,5 % pour les transports collectifs ;
- + 4 % pour les modes actifs ;
- + 12 % de fret ferroviaire électrique.

Il fixe également dans le cadre de sa politique d'accessibilité du territoire « à la demi-heure » de réduire la distance moyenne parcourue en voiture de 9 km à 8,7 km (soit - 3,33%).

Le plan de mobilité indique par ailleurs s'inscrire dans les objectifs de réduction de la consommation énergétique annuelle fixées au PCAET. Il vise ainsi, une réduction globale de la consommation énergétique annuelle de 54 % en 2050, plus particulièrement de - 61 % pour celle liée au transport de voyageurs et de - 28 % pour celle liée au transport de marchandises.

De plus, selon le dossier, la mise en œuvre du plan de mobilité permettrait de réduire de 30 % les émissions des gaz à effet de serre liées aux déplacements à un horizon de 10 ans.

24 Lauréats de l'appel à initiatives lancé en 2014, un territoire à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV) est un territoire d'excellence de la transition énergétique et écologique. La collectivité s'engage à réduire les besoins en énergie de ses habitants, des constructions, des activités économiques, des transports, des loisirs. Elle propose un programme global pour un nouveau modèle de développement, plus sobre et plus économe. (source Ministère de l'Ecologie)

25 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2020age49.pdf>

1.2.2. Diagnostic

Le diagnostic présente la démarche d'élaboration du plan de mobilité et notamment les phases de concertation au sein des différents secteurs géographiques. L'Ae regrette que les ateliers participatifs aient été réservés aux seuls élus des communes membres, sans avoir ouvert pour le moment le débat à une concertation plus large (associations, entreprises, usagers des transports...). Ces ateliers ont permis de définir les attentes et les besoins identifiés par les élus, puis par la suite d'établir les scénarios de la mobilité desquels a découlé le programme d'actions.

Le diagnostic s'appuie sur divers documents (projet de territoire, démarche TEP-CV, plan de déplacements urbains) qui avaient identifié plusieurs problématiques en termes de mobilité notamment vers le sud du territoire ainsi que la nécessité de développer les transports collectifs.

Le diagnostic détaille la composition du territoire (voir illustration n°1) et met en exergue :

- que le pôle urbain central accueille 39 % de la population. Les densités de population sont très faibles dans le sud-ouest et le nord-est du territoire ;
- que les distances importantes et la fragmentation du territoire par les cours d'eau et les infrastructures limitent la pratique des mobilités actives (vélo, marche...) ;
- le vieillissement et la précarisation d'une partie de la population ;
- une répartition satisfaisante des équipements de proximité même dans les secteurs les moins denses tout en signalant *a contrario* que la majorité des emplois commerces et équipements se situent dans la moitié nord du territoire.

En matière de mobilité, le diagnostic comporte une analyse des pratiques de mobilité. Il en ressort que les 3/4 des actifs et des scolaires habitent et travaillent sur le territoire du plan mobilité. De nombreux déplacements courts et locaux sont réalisés en voiture, et pourraient être réalisés en transports alternatifs que ce soit en commun ou par mobilité active (vélo, marche...).

Le dossier relève que le territoire est éloigné des principaux axes de transport routiers et ferroviaires régionaux. Il est par ailleurs contourné par les principaux axes européens. Il n'est pas desservi par une ligne à grande vitesse.

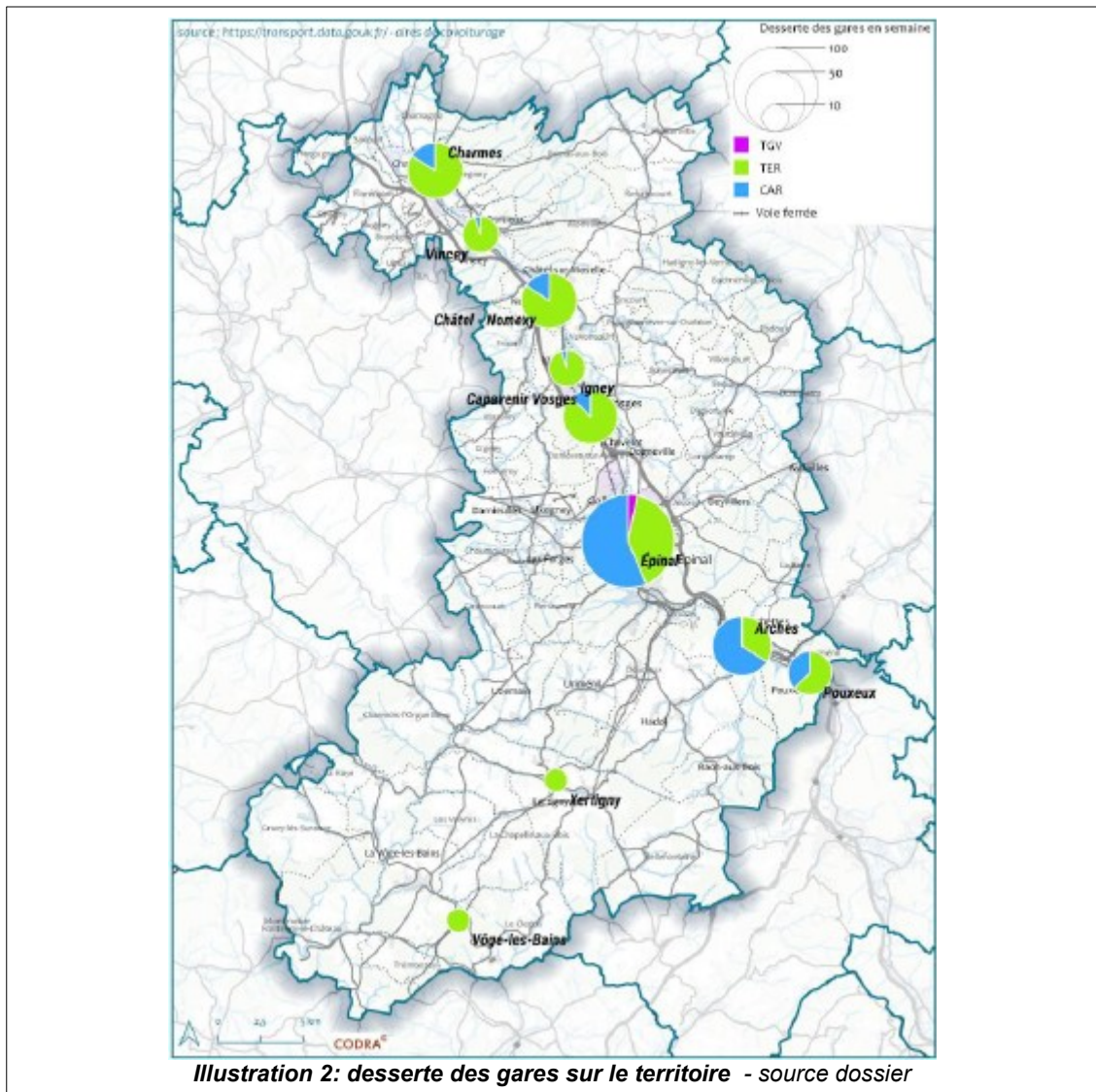
Le territoire comprend 10 gares (illustration page suivante), plusieurs lignes ferroviaires et une gare TGV (les TGV circulant à vitesse réduite sur des voies ferrées ordinaires). Le niveau de desserte et de service dans chaque gare est inégal induisant pour certaines une forte baisse de la fréquentation depuis 2015. Le réseau de transports urbains est de bonne qualité. La fréquentation de l'offre de transport réservée aux personnes en situation de handicap, Cap'Imagine, progresse et reste limitée au Pôle urbain.

Des aménagements cyclables sont pour partie existants, mais les caractéristiques de certaines routes ainsi que les distances entre les différentes polarités du territoire restent, selon le dossier, des freins à un plus grand développement.

Le réseau routier est satisfaisant et présente peu de congestion. Une douzaine d'aires de covoiturage sont sur le territoire ; celles situées le long de la RN 57 étant particulièrement utilisées. Certains secteurs sont moins bien desservis par les transports publics et plus éloignés des polarités expliquant ainsi l'usage prédominant de la voiture (85 % des déplacements domicile-travail). Le diagnostic comprend une analyse de l'accidentologie et met en évidence les vitesses et trafics élevés sur certains axes en traversée d'agglomération.

En matière d'offre de stationnement, compte-tenu de l'usage important de la voiture l'occupation de l'espace public est croissante.

Le diagnostic met en évidence la nécessité de mettre en place des complémentarités entre les différents réseaux et ainsi développer l'intermodalité en combinant les différents modes de déplacements.



En matière de transport de marchandises, le territoire dispose d'infrastructures routière, ferroviaire et fluviale. Le canal des Vosges est connecté au port grand gabarit de Neuves-Maisons sur la Moselle.

Le territoire présente une activité logistique globalement modérée. Le transport fluvial (1,5%) est freiné compte-tenu de l'absence de port de marchandises sur le territoire de la CAE, quant au fret ferroviaire (10%), il présente une demande en augmentation compte-tenu de la présence d'un acteur ferroviaire à Golbey qui dispose d'une plateforme bimodale rail-route de 12 000 m² et d'entreprises des flux importants de matières premières et de produits. (papeteries).

Comme en France, le territoire connaît un flux croissant dans les livraisons générées par le e-commerce.

Les principaux enjeux génériques définis par la collectivité portent sur la modification des habitudes de déplacements, l'intermodalité, l'incitation aux modes actifs, le renforcement d'offres tarifaires attractives pour tous les usagers et de l'offre de desserte pour les transports collectifs. En matière de transport des marchandises, les enjeux portent sur l'étude du développement du fret ferroviaire, l'organisation des pratiques de mobilités (reports entre modes, logistique du dernier kilomètre,..) et l'amélioration du maillage des aires de livraison.

1.3. Analyse de la stratégie et du plan d'actions

1.3.1. La stratégie de mobilité et ses actions

Le projet de PDM a présenté plusieurs scénarios, dont un scénario « au fil de l'eau », un scénario « au fil de l'eau du PCAET » et des scénarios alternatifs. La démarche de construction du PDM qui a permis d'aboutir au scénario retenu est bien expliquée. Elle est cohérente avec les objectifs chiffrés du PCAET « Vosges Centrales » en cours d'élaboration et avec ceux du SRADDET Grand Est.

Le plan de mobilité est structuré autour de 4 axes stratégiques :

- Orientation 1 : un plan de mobilité au service de l'ensemble du territoire ;
- Orientation 2 : un cadre de vie amélioré, apaisé et un espace public réinventé ;
- Orientation 3 : une offre de mobilité pour tous, innovante et évolutive ;
- Orientation 4 : vers une nouvelle culture des mobilités.

Le plan de mobilité présente les attendus de chaque orientation avec les objectifs et les bénéfices principaux espérés. Ces orientations sont déclinées en 34 actions concrètes qui apparaissent réalistes. L'Ae souligne la qualité des actions envisagées, leur diversité qui portent sur l'organisation et le soutien à d'autres pratiques de mobilité et aux aménagements d'infrastructures nécessaires le cas échéant. Elle souligne aussi l'engagement de la CAE auprès de tous les acteurs du territoire, collectivités, entreprises, établissements publics, citoyens, ...

Orientation 1 : Un Plan de Mobilité au service de l'ensemble du territoire

1. Renforcer les centralités du territoire à travers les documents d'urbanisme
2. Définir et mettre en œuvre un nouveau schéma des transports
3. Aménager et animer les gares pour les rendre plus confortables
4. Mailler le territoire d'itinéraires confortables, sécurisés et attractifs pour la marche et le vélo (schéma des modes actifs)
5. Accompagner le développement des véhicules décarbonés
6. Accompagner le développement des services et commerces itinérants

Orientation 2 : Un cadre de vie amélioré, apaisé et un espace public réinventé

7. Reconquérir l'espace public
8. Aménager des zones de rencontre
9. Créer des « rues aux écoles »
10. Inclure au stationnement hors voirie
11. Systématiser une signalétique claire sur les distances et les temps de trajet à pied et à vélo
12. Aménager les équipements de loisirs, de culture et les sites naturels

Orientation 3 : Une offre de mobilité pour tous, innovante et évolutive

13. Créer un « abonnement général »
14. Créer pour l'ensemble de l'offre de transport et de mobilité des tarifs accessibles aux publics les plus fragiles
15. Déployer un compte mobilité
16. Poursuivre le développement des services vélo
17. Proposer des services adaptés aux familles et aux seniors
18. Maintenir et élargir l'aide à l'acquisition d'un VAE
19. Adapter les services de transport et de mobilité aux temps du loisir
20. Poursuivre la mise en accessibilité des services de transport et de mobilité
21. Étendre le service Cap'Imagine (transport à la demande des PMR)
22. Développer des services de mobilité et de transport solidaire
23. Promouvoir et développer les usages partagés de la voiture

Orientation 4 : Vers une nouvelle culture des mobilités

24. Accompagner les communes dans l'élaboration de Plans Communaux de Mobilité
25. Accompagner les élus et les personnels dans la mise en œuvre du PDM
26. Organiser la gouvernance et l'animation du PDM
27. Accompagner la mise en œuvre de plans de mobilité d'établissements scolaires
28. Encourager et accompagner la mise en œuvre de Plans de Mobilité Employeur
29. Créer une agence des mobilités et ses relais locaux
30. Simplifier les supports d'information sur les services de transport
31. Dynamiser la communication sur l'offre de mobilités
32. Développer un réseau relais d'information des publics
33. Animer un programme d'animations ciblées
34. Créer et animer un outil de « coaching » mobilité

Illustration 3: Synthèse des actions par orientations - source dossier

Toutefois, l'Ae regrette que les utilisateurs pourtant au cœur du dispositif dans l'appréciation des besoins et de la qualité des services déjà existants (déplacements et marchandises) n'aient pas

eu une place plus importante dans l'élaboration du document (1.3.3) ; elle regrette aussi qu'un plan d'investissement et de financement global ne soit pas joint au dossier (1.3.2).

Un plan de mobilité au service de l'ensemble du territoire

Cette orientation est déclinée au travers des actions 1 à 6. Il s'agit de « renforcer les centralités du territoire à travers les documents d'urbanisme (action 1) », en donnant des orientations plus fortes en matière de localisation et de desserte active des zones commerciales, et en incitant les communes à repenser leur disposition en matière de stationnement (sur le terrain plutôt que sur domaine public).

Par son action 2 « définir et mettre en œuvre un nouveau schéma des transports » la CAE entend mettre les attentes des usagers au centre de sa démarche. En lien, l'action 3 « Aménager et animer les gares pour les rendre plus confortables » a pour objectif de les rendre accessibles à tous les modes de déplacement et d'en faire des lieux d'échanges et d'attente dans de bonnes conditions. Elle prévoit dans son action 4 de « mailler le territoire d'itinéraires confortables, sécurisés et attractifs pour la marche et vélo (schéma des modes actifs) ». L'objectif est de créer à l'échelle du bassin de vie un schéma des modes actifs en utilisant le réseau viaire existant. Elle a pour objectif d'accompagner le développement des véhicules décarbonés (action 5) en soutenant le développement du réseau de bornes de recharge des véhicules électrique et en encourageant de décarboner les véhicules de livraison. La CAE a prévu par ailleurs de soutenir le développement des filières biogaz et hydrogène sur le territoire. Elle souhaite encourager le développement des services et commerces itinérants afin de réduire les besoins en déplacements (action 6).

Un cadre de vie amélioré, apaisé et un espace public réinventé

Sans renier l'utilité de la voiture notamment pour les territoires ruraux, l'objectif est qu'elle ne soit plus la seule possibilité. Favoriser la marche et le vélo implique de repenser les aménagements routiers afin de prioriser les mobilités douces et actives dans l'espace public. Le plan de mobilité prévoit ainsi de convertir des routes en rues, des giratoires en places, de « reconquérir » le chemin maison-école, apaiser les villes et nos villages.

Cette orientation fait l'objet des actions 7 à 12. La CAE souhaite que les gestionnaires de voirie consacrent une partie de l'espace public (action 7) à l'occasion de travaux aux piétons et aux vélos. Cette reconquête pourra se traduire par l'installation de mobilier de séjour, de zones de rencontre (action 8) où les piétons et les cycles seront prioritaires sur les voitures, la suppression de feux de circulation, ...

L'action 9 est consacrée à l'aménagement de « rues aux écoles » et la piétonisation totale ou partielle à l'approche des établissements scolaires. La CAE entend « inciter au stationnement hors voirie (action 10) » hors voirie à proximité des centres-bourgs et en rendre agréable le cheminement. Il sera nécessaire de mettre en place une signalétique claire sur les distances et les temps de trajet à pied et à vélo (action 11) pour lever la barrière psychologique sur les distances. L'action 12 a pour objectif d'encourager l'aménagement des équipements de loisirs, de culture et les sites naturels pour permettre un accès confortable, sécurisé et attractif par les mobilités actives ou les transports en commun.

L'Ae salue particulièrement cet ensemble d'actions qui sont toujours difficiles à mettre en œuvre et à faire accepter (besoin de pédagogie, de pratiquer des expérimentations, etc.) ; c'est dans un tel contexte qu'une association accrue des utilisateurs en amont permet la meilleure appropriation par la participation à la définition même des solutions à mettre en œuvre ; l'Ae ne peut que recommander de soigner particulièrement ce processus qui semble ne pas avoir été systématisé lors de l'élaboration du plan.

Une offre de mobilité pour tous, innovante et évolutive

À travers le PDM, la collectivité proposera une offre globale de mobilité ainsi qu'une tarification unifiée et structurée pour les services qu'elle organise. La CAE a pour objectif de rendre accessible l'offre de transport au plus grand nombre de foyers afin que l'ensemble de la famille y ait accès. Elle veut enrichir son offre de services, en continuant d'une part à soutenir l'achat de vélos classiques ou à assistance électrique et d'autre part à élargir son offre à d'autres types de vélos (vélos cargo ?...). Elle prévoit également d'encourager tous les acteurs (gestionnaires de voirie, entreprises, ...) à développer le stationnement des vélos.

Les usages partagés de la voiture seront également encouragés : l'autopartage et le covoiturage présentant des potentiels importants pour diminuer les kilomètres parcourus par les véhicules et la consommation d'énergie, la pollution et permettre aux habitants de réaliser des économies.

Cet axe stratégique vise également à adapter la mobilité pour tout ce qui a trait aux loisirs, à la culture, aux achats. Il s'agit d'adapter les services de transports en matière d'horaires et d'itinéraires et également encourager la fréquentation des lieux de loisirs ou de commerce autrement que par la voiture.

Enfin, la collectivité souhaite permettre l'accès de son réseau de transport aux personnes les plus fragiles. Il s'agit de poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics et des services à l'attention des personnes à mobilité réduite et d'étendre son service de transport à la demande « CAP'Imagine » à l'ensemble des secteurs du territoire. Elle souhaite par ailleurs soutenir le développement d'une offre de mobilité solidaire afin de lutter contre l'éloignement de l'emploi et également de l'éloignement social.

Les actions 13 à 23 sont spécifiquement consacrées à cette orientation. Elle regroupe la création d'un abonnement unique donnant accès à tous les services de mobilité qu'elle organise (action 13), la création d'une offre de mobilité et tarifaire aux publics les plus fragiles (action 14). Elle envisage la création d'un compte mobilité (action 15) via un site internet et une application donnant accès à l'ensemble des services de mobilité. Le développement des services de vélo sera poursuivi (action 16) avec la location de vélos notamment à assistance électrique et la création de nouvelles stations de vélos en libre-service. Des stationnements sécurisés pour les vélos seront systématiquement créés lors des opérations d'urbanisme ainsi que dans les pôles d'échange et les aires de covoiturage. Pour faciliter les déplacements des familles et des seniors, des offres adaptées (action 17) sur le type de matériel seront proposées (vélo-cargos, ...). L'action 18 est dédiée au soutien à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (subvention moyenne de 200 €). Une réflexion sur l'organisation des transports par rapport aux loisirs tant au niveau des horaires que de la destination sera menée (action 19 en lien avec l'action 2 sur l'élaboration d'un schéma des transports).

La CAE compte poursuivre la mise en accessibilité des services de transports et de mobilité (action 20) que ce soit au niveau de l'accès aux véhicules que de l'information. Le développement du service Cap'Imagine (action 21) est complémentaire et sera étendu à l'ensemble du territoire.

Le développement des services de mobilité et de transport solidaire (action 22) sera expérimenté par du transport à la demande, du covoiturage ou du stop solidaire²⁶.

Les usages partagés de la voiture (action 23) seront développés au travers de la promotion du covoiturage et autopartage auprès du grand public et des professionnels.

Vers une nouvelle culture des mobilités

Par ce dernier axe, la CAE a pour objectif d'accompagner le changement de pratiques et d'habitudes en matière de déplacement. Elle prévoit d'accompagner les acteurs du territoire pour développer des schémas de mobilité et aussi des aménagements d'infrastructures. Cet accompagnement sera proposé aux entreprises, employeurs et établissements scolaires afin d'établir leur plan de mobilité. La CAE accompagnera chaque commune volontaire qui choisira de décliner sur leur territoire un schéma communal des mobilités ainsi que les communes qui

²⁶ Offre de mobilité solidaire, mise en relation des personnes, permettant de proposer une solution motorisée à une personne en situation de précarité.

engageront des projets d'aménagement comme l'apaisement des abords des établissements scolaires. Elle soutiendra également les communes membres pour réaliser les aménagements nécessaires (pistes cyclables).

Cette orientation est déclinée au travers des actions 24 à 34. La CAE a prévu d'accompagner les communes dans l'élaboration de plans communaux de mobilité (action 24) et dans l'expérimentation de nouveaux aménagements en faveur de l'apaisement de la circulation. Cet accompagnement se poursuivra pour la mise en œuvre du plan de mobilité par des temps de formation, des réunions d'échanges et d'information (action 25). La fiche 26 est dédiée à l'organisation de la gouvernance et de l'animation du plan (voir paragraphe 3.2.3). La CAE se propose d'accompagner les établissements scolaires (action 27) qui souhaitent élaborer un plan de mobilité via la mise à disposition d'un kit méthodologique. Une aide technique et un accompagnement dans la construction d'un plan de mobilité employeurs (action 28) sera également proposé aux employeurs du territoire.

Par la création d'une agence des mobilités et ses relais sociaux (action 29), la CAE entend créer un lieu où le grand public trouvera toute l'information nécessaire sur l'offre de transports et de mobilités du territoire. L'information sur les services des transports (action 30) sera déclinée par la production d'une carte simple de l'ensemble des services proposés. Elle sera accessible sur internet ainsi qu'en gare, aux principaux arrêts de bus et dans tous les lieux d'information accessible au public. Des actions spécifiques sur la communication sont prévues de façon à diffuser l'information au plus près des besoins (31), de mieux informer les publics fragiles (32), de programmer des animations ciblées en liens avec les services de la culture des équipements sportifs, du tourisme (33). L'action 34 est consacrée au « coach mobilité », projet lauréat de l'appel à manifestation d'intérêt national « territoires de nouvelles mobilités durables » qui a pour objectif de permettre à chacun de se fixer des objectifs de décarbonation de sa mobilité au quotidien par exemple.

L'Ae souligne et regrette qu'il n'y ait aucune action propre au transport de marchandises alors que ce domaine est toujours un gisement important de consommation d'énergie, d'émissions de GES et de nuisances.

Sur ce sujet encore insuffisamment exploré en France, l'Ae trouverait intéressant que la CAE, déjà engagée sur des transformations importantes dans la mobilité des personnes, puisse poursuivre sa réflexion d'innovation avec les acteurs opérationnels en matière de marchandises, sur le champ de l'économie circulaire de proximité entre entreprises et établissements pour limiter les besoins de transports (les déchets d'établissements et entreprises devenant matières premières d'autres), sur celui de la mutualisation des modes (des colis transportés dans des bus ou des trains de voyageurs) et sur les possibilités de développer l'usage du ferroviaire et du fluvial : entreprises, VNF, SNCF.

L'Ae signale que l'Ademe peut soutenir la mise en place de cercles de travail inter-entreprises pour développer l'économie circulaire.

1.3.2. Le plan d'actions et son calendrier

Focus sur les fiches-actions

Chaque axe stratégique est décliné en plusieurs actions. C'est un total de 34 actions que comprend le plan de mobilité.

Chaque fiche-action est présentée de manière similaire. Elles comportent globalement toutes le même niveau d'information. Elles apparaissent claires et concrètes. Les actions projetées répondent à la stratégie décidée.

Elles indiquent la localisation (toutes les gares, l'ensemble du territoire de la CAE, communes rurales, ...), le type de public ciblé (familles, enfants, seniors, PMR ...), le contenu de l'action, les acteurs concernés (CAE, communes, Département, ...), l'estimation financière, les étapes de réalisation, les indicateurs et la situation de référence.

Action 5 – Accompagner le développement des véhicules décarbonés

Localisation :		ensemble du territoire de la CAE
Public cible :		tous
Contenu de l'action (mise en œuvre) :		
<p>Avec le Syndicat Départemental d'Electricité des Vosges (SDEVE), la CAE soutient le développement du réseau de bornes de recharge des véhicules électriques. Il s'agira notamment d'inclure les besoins des particuliers locataires et vivant en logement collectif, ainsi que de répondre aux besoins des touristes et visiteurs. Ce travail a été engagé en 2021 avec un réseau d'acteurs engagés dans la mobilité et sera poursuivi en 2022.</p> <p>Les collectivités inviteront les transporteurs, logisticiens et commerçants à décarboner les flottes de véhicules de livraison, notamment en déployant un réseau de bornes de recharge et en favorisant l'usage de véhicules légers pour « le dernier kilomètre ». Outre le développement de bornes et stations visant à stimuler la demande par le déploiement d'une offre sur le territoire, une partie de la stratégie consiste à débloquer des fonds pour proposer aux professionnels des aides à l'achat de véhicules non diesel.</p> <p>La CAE appuiera également le développement des filières biogaz et hydrogène sur le territoire. Ces énergies se destinent plutôt, à priori, à des véhicules professionnels. Aussi, une étude prospective des besoins en GNV et hydrogène pourra être conduite auprès des acteurs économiques du territoire possédant des flottes de camions pour identifier les zones sur lesquelles l'offre devrait être renforcée.</p>		
Acteurs concernés :		<ul style="list-style-type: none"> • SDEVE : élaboration et mise en œuvre du schéma directeur pour le déploiement des IRVE • Communes : identification des besoins • CAE : accompagnement, location de vélos-cargos à destination des professionnels
Estimation financière :		
Développement de la flotte existante de vélo-cargo si besoin.		
Déploiement de stations GNV : coût unitaire entre 1,2 et 1,5 M€.		
Etapas de réalisation :		
<ul style="list-style-type: none"> • En continu 		
Indicateurs :		Situation de référence (2021) :
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'installations de Recharge pour les Véhicules Electriques (IRVE) : 		14 bornes de recharge pour voitures électriques, réparties sur 8 emplacements
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'implantation de stations d'avitaillement GNV et hydrogène : 		projets en cours
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de locations des vélos-cargos : 		action initiée fin 2021

Illustration 4: Exemple de fiche-action - source dossier

Afin de rendre le plan plus opérationnel et efficient, les fiches-actions gagneraient à indiquer le pilote de l'action, les objectifs à atteindre, et de systématiser une estimation du budget. De plus, les fiches-actions n'intègrent aucune évaluation des impacts de l'action sur la réduction des émissions des GES, les effets sur la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi que sur la préservation de la biodiversité.

L'Ae recommande de compléter le plan d'actions avec des actions pour :

- **développer l'économie circulaire de proximité entre les entreprises du territoire ;**
- **transformer le transport de marchandises avec l'objectif de réduire la part du trafic PL routier et d'augmenter le report ou le partage modal vers les transports en communs routiers, le fer et le fluvial. L'animation d'ateliers associant utilisateurs, transporteurs et gestionnaires des réseaux fluviaux et ferroviaires pourrait être une première étape utile.**

L'Ae recommande par ailleurs de compléter le contenu des fiches-actions en y intégrant un volet sur l'évaluation des impacts par rapport à l'état initial, les objectifs chiffrés à atteindre, le budget attribué, et tout autre élément permettant de s'assurer de l'efficacité des actions envisagées.

Le calendrier

Le dossier comprend également un calendrier détaillant par action le calendrier de mise en œuvre sur 3 périodes : 2022-2024, 2025-2029 et 2029-2032. Certaines actions sont réalisées en continu, d'autres comportent des travaux préparatoires avant de pouvoir être mises en œuvre.

1.3.3. La gouvernance et l'animation

Le dossier comporte une présentation de la gouvernance de la mobilité sur son territoire. Outre la CAE, autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire, la Région Grand Est est l'autre AOM, partenaire majeur au niveau de l'intermodalité. L'État, le Conseil départemental des Vosges et les communes membres de la CAE sont les autres acteurs de la mobilité.

La CAE a engagé l'élaboration du Plan de mobilité qui a été suivi par un comité de pilotage comprenant des représentants de la CAE, des communes, de l'État, de la Région, du Département, du Conseil de Développement, des chambres consulaires et des associations. Dans la poursuite de la méthode d'élaboration du PDM, des ateliers mobilités semestriels par secteur seront organisés afin de faire vivre le plan au niveau des bassins de vie. Ces ateliers pourront être ouverts aux associations locales et au public.

L'Ae souligne fortement l'intérêt d'associer les utilisateurs à ces ateliers de mobilité :

- sur le thème des déplacements : citoyens, entreprises (notamment celles qui disposent d'un plan de déplacement d'entreprise (PDE), associations, employeurs intéressés par un plan de mobilité employeur, ... ;
- sur le thème du transport de marchandises : entreprises, logisticiens, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures (notamment fer et fluvial),

La mise en œuvre du plan sera animée par un comité composé de l'ensemble des collectivités concernées, par des partenaires et par l'ensemble des gestionnaires de la voirie. Il est prévu d'y convier les EPCI²⁷ voisins concernés par les déplacements des habitants du territoire.

Au-delà du seul sujet des aménagements publics, l'Ae trouverait utile d'associer à ces travaux un ou des urbanistes impliqués dans les transformations des tissus urbains au regard des évolutions de pratiques de mobilité, pour porter le regard à une échelle large de cohérence et de fonctionnalité.

La fiche-action n°26 est dédiée à la gouvernance et à l'animation du plan de mobilité. La CAE en tant qu'AOM est le pilote de cette action. Elle prévoit d'une part d'élargir le comité des partenaires à l'ensemble des gestionnaires de voirie. D'autre part, elle émettra un avis de compatibilité au titre du PDM en tant qu'AOM sur l'ensemble des opérations d'aménagement et des travaux. Des réunions/permanences de secteur seront ouvertes au public deux fois par an pour échanger avec l'ensemble des acteurs sur la mise en œuvre du plan et le faire vivre.

Le PDM est présenté comme un outil permettant d'apporter un cadre de vie agréable aux habitants de la CAE de toutes générations. Selon le dossier, de nombreux ateliers de secteurs ont été organisés entre 2020 et 2021, ils étaient destinés aux élus et parfois au public. L'Ae confirme son regret que la société civile n'ait pas été plus fortement sollicitée ou impliquée dans l'élaboration du PDM en vue d'une meilleure appropriation.

L'Ae a bien noté qu'un comité des partenaires assurant le suivi et d'évaluation de la mise en œuvre du PDM sera organisé chaque année. Ici encore, le PDM aurait gagné à associer dans l'organisation de sa gouvernance, des acteurs du territoire y compris des citoyens, pour une meilleure appropriation de la démarche par l'ensemble de la société et une prise de conscience accrue des enjeux et pour la mise au point de solutions adaptées à leurs besoins ou leurs organisations.

Dans l'objectif que le Plan de mobilité soit porté par tous les acteurs de la société, ***L'Ae invite la collectivité à associer dans l'organisation de la gouvernance la société civile dans ses différentes composantes (usagers, citoyens, entreprises, associations...).***

1.3.4. Le financement

Les fiches-action comportent des informations sur les estimations financières de certains aménagements (accessibilité d'un arrêt par exemple) ou matériels (coût d'un vélo-cargo par exemple). Pour autant, l'estimation des moyens humains n'est pas précisée selon les actions (par exemple pour l'animation des ateliers, la coordination des acteurs...). De même, le plan de

²⁷ Établissement public de coopération intercommunale.

mobilité ne fait pas l'objet d'un premier chiffrage global. L'estimation du coût de certaines actions est par ailleurs renvoyée à l'élaboration du schéma des transports.

L'Ae recommande 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 CAE et des autres acteurs ;***
- ***en estimant les besoins et moyens financiers (élaboration d'un plan d'investissement par exemple) pour réaliser les actions projetées.***

1.3.5. Les modalités et indicateurs de suivi du PP

Selon les informations relevées dans l'évaluation environnementale, c'est au niveau du programme d'actions qu'ont été définis des indicateurs de suivi et de résultat pour chacune des actions. Il y est précisé par ailleurs que des indicateurs environnementaux spécifiques seront intégrés au suivi.

L'Ae relève que ni les documents du PDM ni l'évaluation environnementale stratégique ne présentent la liste et le détail des indicateurs. D'une manière générale, sur la fiche-action, la partie consacrée aux indicateurs comporte l'intitulé de l'indicateur et la situation de référence quand elle existe.

Certaines fiches sont incomplètes au niveau des indicateurs ; à titre d'exemple, la fiche-action 2 « Définir et mettre en œuvre un nouveau schéma des transports » comporte plusieurs mentions « à compléter » sur la situation de référence (année 2020). L'Ae engage la collectivité à s'assurer du caractère complet du plan qu'elle entend adopter.

L'Ae invite la collectivité à mener une réflexion sur la tenue d'un tableau présentant chaque action associée à ses indicateurs et intégrant les valeurs de référence, des valeurs-cibles, la source de données ainsi que la fréquence de renseignement de l'indicateur. Le suivi du plan pourrait être par ailleurs complété par des propositions de mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs.

L'Ae a bien noté la mise en place d'un observatoire des accidents et de la sécurité routière conformément aux dispositions du code des transports permettant d'assurer un suivi annuel des données d'accidents. Elle souligne l'intérêt d'un suivi spécifique sur les accidents concernant des cyclistes ou des piétons, pour pouvoir rapidement tirer les enseignements utiles et les intégrer dans les actions du plan.

L'Ae recommande, dans un souci de mesurer l'efficacité des actions du Plan de mobilité, de compléter le volet dédié au suivi et à l'évaluation de la mise en œuvre du PDM en intégrant un tableau présentant de manière complète l'ensemble des indicateurs : état initial, définition de l'ensemble des indicateurs de résultat et environnementaux, détermination de valeurs de référence et valeurs cibles, fréquence de la mise à jour des données, tableau de suivi et mesures correctives.

1.3.6. Le résumé non technique

Le dossier comprend un résumé non technique qui est clair et résume correctement les ambitions du plan de mobilité porté par la Communauté d'agglomération d'Épinal.

2. Articulation avec les autres plans, documents et programmes

L'article L1214-7²⁸ du code des transports fixe la liste des plans, documents et programmes que le PDM doit prendre en compte ou doit être compatible.

28 [Article L1214-7 du code des transports](#)

2.1. SCoT des Vosges Centrales

La seconde révision du SCoT des Vosges Centrales a été approuvée le 06 juillet 2021 pour lequel l'Ae a émis un avis le 20 mai 2020²⁹. Le dossier présente une analyse de compatibilité avec la version antérieure du SCoT approuvée le 29 avril 2019. Le plan se réfère à la définition de l'armature territoriale définie au SCoT,

Dans son avis en matière de mobilité et transports, l'Ae avait relevé que le territoire du SCoT des Vosges Centrales était encore très dépendant à la voiture individuelle notamment en milieu rural. Elle avait noté que le SCoT prévoyait d'encourager l'usage des transports en commun, de développer l'autopartage et le covoiturage, de doubler le réseau cyclable et d'aménager les espaces publics en faveur des mobilités douces.

L'Ae constate que l'analyse porte sur les objectifs généraux du SCoT, sans entrer dans le détail des orientations et objectifs déclinés dans les chapitres du SCoT. C'est d'autant plus regrettable au niveau du volet 1.5 sur les mobilités dont les orientations et objectifs concernent directement le PDM.

L'Ae invite la collectivité à compléter son analyse de façon à s'assurer de la compatibilité et la prise en compte des orientations et objectifs en lien direct avec les PDM (ex PDU) définis dans la révision II du SCoT. À titre d'exemple, il serait utile de préciser comment des orientations et objectifs concrets du SCoT tel que « initier un schéma directeur des consignes relais urbains et en gare » est traduit dans le PDM.

L'Ae recommande d'actualiser les données et d'affiner l'analyse du plan de mobilité au regard des objectifs et orientations du SCoT des Vosges Centrales approuvé le 06 juillet 2021.

2.2. PCAET des Vosges Centrales

Un avis a été rendu le 21 août 2020³⁰ par l'Ae sur le projet de Plan climat air énergie territorial (PCAET) porté par le Syndicat mixte des Vosges Centrales, territoire qui devrait en disposer depuis le 1^{er} janvier 2019³¹. Il couvre la Communauté de communes de Mirecourt-Dompaire et la Communauté d'agglomération d'Épinal. L'avis ne comportait pas de recommandations particulières en matière de mobilités. L'Ae relève que la recommandation portée dans son avis du 20 mai 2020 sur le SCoT invitant le Syndicat mixte à « finaliser au plus tôt le PCAET et de le prendre en compte lors de la prochaine révision du SCoT » n'a pas abouti, 2 ans plus tard.

Le dossier présente toutefois une analyse satisfaisante de la compatibilité avec les objectifs chiffrés et les actions contenues dans les différents axes du PCAET en cours d'élaboration.

L'Ae renouvelle au Syndicat mixte du SCoT des Vosges Centrales sa recommandation de finaliser le PCAET au plus tôt et d'en tenir compte lors de sa prochaine révision du SCoT.

L'Ae recommande à la Communauté d'agglomération d'Épinal d'en tenir compte lors de l'élaboration ou la révision de son plan de mobilité.

2.3. SRADDET Grand Est

Le dossier comprend une analyse avec le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Grand Est approuvé le 24 janvier 2020. Cette analyse est satisfaisante tant au niveau de la prise en compte de ses objectifs, que de sa compatibilité avec les règles générales du SRADDET.

29 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2020age28.pdf>

30 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2020age49.pdf>

31 L'article L.229-26 du code de l'environnement prévoit la mise en place des PCAET, pour les EPCI à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants, avant le 31 décembre 2018 ou dans un délai de 2 ans à compter de leur création ou de la date à laquelle ils dépassent le seuil de 20 000 habitants.

3. Le Plan de mobilité et son rapport environnemental

3.1. État initial et tendances, les principaux enjeux

En remarques générales, l'Ae relève que :

- les données exploitées dans le dossier au niveau de l'évaluation environnementale datent de 2017 et proviennent de « l'Invent'Air 2018 » produit par l'ATMO Grand Est. L'Ae regrette que la collectivité n'ait pas actualisé ses données par les dernières données disponibles datant de 2019 et disponibles sur le site de l'Observatoire climat-air-énergie³² ;
- les analyses et conclusions sont réalisées dans leur grande majorité au niveau du territoire des Vosges Centrales au lieu d'être ciblées sur le périmètre du plan de mobilité.

L'Ae recommande à la collectivité d'actualiser ses données et de focaliser l'état des lieux, l'analyse des objectifs et les indicateurs associés sur le périmètre de la CAE.

Exception faite des éléments ci-dessus, l'état initial répertorie de manière satisfaisante l'ensemble des milieux naturels présents sur le territoire du SCoT. Il identifie bien les différents types de risques naturels présents sur son territoire. Les plus importants sont le risque incendie et le risque inondation par débordement de cours d'eaux et par ruissellement, par remontées de nappes ainsi que par rupture de barrage ou de digue. Les autres risques de niveau plus faibles (retrait gonflement des argiles, le risque sismique) sont également identifiés.

Le dossier répertorie bien les risques anthropiques présents sur son territoire : ils sont liés à la présence d'installations classées pour l'environnement (ICPE) dont deux SEVESO, à des sites pollués ou potentiellement pollués ainsi qu'au transport de matière dangereuses par canalisations ou par voie routière ou ferrée.

Le dossier présente une synthèse des principaux enjeux environnementaux. Il a identifié pour chaque action ses incidences positives ou ses impacts négatifs de faible à fort. La séquence « Éviter, Réduire, Compenser » a été déclinée et des mesures adaptées ont été proposées.

D'une manière générale, le projet de plan de mobilité a un effet jugé globalement positif. Les incidences positives attendues portent sur la santé par l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des nuisances sonores (amélioration de l'offre en transport en commun, amélioration des voies de circulation pour permettre les mobilités douces et actives, ...). L'Ae signale également un impact positif sur la santé en développant l'exercice physique par la marche à pied ou l'utilisation du vélo.

Des impacts négatifs modérés ont été identifiés en matière d'imperméabilisation des sols, impact paysager et augmentation de la fréquentation des sites naturels. Ils sont liés principalement à l'aménagement autour des gares et à l'aménagement d'itinéraires cyclables,

Au vu des éléments présentés dans le dossier, les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

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

Selon les dispositions de l'article L1214-1³³ du code des transports, le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions des gaz à effet de serre liées au secteur des transports, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. Ces différentes thématiques sont reprises ci-après.

³² [Observatoire climat-air-énergie - tableau de bord des territoires](#)

³³ [Article L1214-1 du code des transports](#)

3.1.1. 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 analyse l'impact du plan sur la consommation énergétique. Il indique que le secteur des transports routiers représente 19 % de la consommation d'énergie finale sur le territoire de la CAE (soit 946 GWh en 2017). Il ne précise pas son rang dans le bilan de la consommation finale par secteur. Selon les données de l'Observatoire climat-air-énergie en 2019, le secteur des transports est le 3^e poste de consommation d'énergie sur le territoire, avec 18 %.

Le dossier aurait pu présenter l'évolution des consommations d'énergie notamment en matière de transports routiers (marchandises et voyageurs) afin de déterminer la tendance sur le territoire et les attentes de réductions liés à ce plan.

Le dossier comporte un tableau issu de l'état initial de l'environnement du PCAET des Vosges Centrales (février 2020) présentant les perspectives d'évolution des consommations énergétiques à l'horizon 2030 (-14%) et 2050 (-25%) par rapport à 2012.

L'Ae regrette que l'analyse ne soit pas effectuée au niveau du périmètre du plan de mobilité de la CAE mais sur celui du SCoT des Vosges Centrales.

L'Ae recommande à la collectivité de compléter les projections des différents scénarios au niveau du périmètre de la CAE et d'identifier la contribution du plan aux objectifs de réductions.

3.1.2. Diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES)

Selon le site de l'Observatoire, en 2016 le territoire de la CAE est responsable de 817 ktCO₂e (733 ktCO₂e³⁴ selon le dossier) d'émissions directes de gaz à effet de serre, dont 27,90 % émises par le transport routier (228 ktCO₂e). L'Ae relève qu'en 2019, la part du secteur des transports routiers s'est accrue (31% de 761 ktCO₂e, soit 236 ktCO₂e) et reste le 1^{er} poste responsable des émissions de GES.

Le dossier nécessite d'être complété par l'évolution des GES au niveau du territoire de la CAE, qui est périmètre de ce plan de mobilité. Des compléments sont à apporter sur la répartition des émissions liées à la mobilité des voitures individuelles, du transport collectif, du transport des marchandises, du transport généré par les activités touristiques et de loisirs ...

En tenant compte de la mise en œuvre du plan de mobilité (illustration suivante) une baisse de 30 % des émissions de GES est visée.

	Situation de référence	Scénario au fil de l'eau	Plan de Mobilité
Population totale	111 104	112 091	112 091
Nombre de déplacements par jour par personne	3,9	4,1	3,7
Part modale de la voiture (tous motifs confondus)	65%	70%	54%
Distance moyenne des déplacements en voiture (en km)	9,0	9,5	8,7
Emissions de GES (en kgCO ₂ e)	257 084	282 062	179 826
Evolution des émissions de GES par rapport à la situation de référence		- 10%	- 30%

Source : CODRA, janvier 2022

Illustration 5: Estimation des impacts sur les émissions de GES - source évaluation environnementale stratégique

34 Donnée concordante avec celle du dossier PCAET Vosges Centrales.

L'Ae recommande à la collectivité de :

- **compléter son dossier par un état des lieux (dont une cartographie globale présentant les différents modes de transport sur le territoire) et les objectifs d'évolution présentant la répartition et l'évolution des émissions liées aux différents types de transport routier (travail, loisirs, marchandises, collectif, individuel, etc.) ;**
- **s'assurer de la cohérence des chiffrages d'émissions selon les différentes sources de données.**

3.1.3. Lutte contre la pollution de l'air

Selon le dossier, en 2018, la qualité de l'air est globalement bonne. Un seul jour affichait une mauvaise qualité de l'air.

D'une manière générale, exception faite des émissions d'ammoniac (NH₃) liées essentiellement à l'activité agricole, les émissions des principaux polluants atmosphériques ont fortement baissé depuis 2005.

Les concentrations d'oxyde d'azote sont les plus fortes en bordure des routes les plus fréquentées ainsi qu'au niveau de l'agglomération d'Épinal. Le dossier ne présente pas les valeurs pour le territoire de la CAE, il indique que « la concentration moyenne reste cependant inférieure à 18 µG/m³⁵ en 2016 sur le territoire du SCoT des Vosges Centrales ». Par ses actions projetées (report de l'usage de la voiture sur des modes alternatifs), le plan de mobilité a pour objectif de bénéficier à l'amélioration de la santé des habitants par la réduction de l'impact des déplacements, et donc d'améliorer la qualité de l'air.

3.1.4. Lutte contre la pollution sonore

L'évaluation environnementale rappelle que les nuisances sonores sont principalement générées par la circulation sur les infrastructures de transport, le voisinage et les activités industrielles. À l'échelle du plan de mobilité sur le territoire de la CAE, 80 % des nuisances sonores liées au transport sont attribuées aux infrastructures routières et 20 % du trafic ferroviaire. Ces nuisances se concentrent principalement aux abords de la RN57 dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules. Selon le dossier, à Épinal près de 1 900 personnes sont exposées à des niveaux de bruit supérieurs à la norme de 68 dB(A)³⁶.

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPEB) 2015-2018 de la ville d'Épinal définit des mesures qui concernent la mobilité (réduction des vitesses de la circulation, aménagement de la voirie) ainsi que des zones de calme à préserver. Plusieurs actions (réduction de la vitesse, limitation de la circulation en centre-ville, caractéristiques de voirie,...) concernent les infrastructures de transport et sont susceptibles d'améliorer la qualité sonore dans leur environnement.

L'Ae recommande à la collectivité de compléter son dossier avec la cartographie des zones où des mesures concernant la mobilité et les zones de calme ont été identifiées au PPEB.

3.1.5. Préservation de la biodiversité

L'évaluation environnementale reprend les données sur les milieux naturels issues de l'évaluation environnementale du SCoT des Vosges Centrales. Il répertorie bien l'ensemble des milieux présents sur la totalité du territoire sans détailler ceux présents sur le territoire de la CAE. Le territoire du plan de mobilité est couvert par de nombreux espaces naturels sensibles : 3 sites Natura 2000³⁷, plusieurs ZNIEFF³⁸ (65 sur la totalité du périmètre des Vosges Centrales), une réserve naturelle régionale de la Moselle sauvage (à l'extrémité nord du territoire), plusieurs

³⁵ La valeur fixée par la réglementation est de 40 µG/m³ en moyenne annuelle (source dossier).

³⁶ Le dB (A) est utilisé pour mesurer les bruits environnementaux. Il s'agit d'un décibel pondéré A qui constitue une unité du niveau de pression acoustique. En effet, l'oreille et le cerveau humain interprètent l'intensité d'un son en partie en fonction de sa hauteur tonale.

Espaces Naturels Sensibles (ENS). Par ailleurs, des zones humides remarquables et autres milieux humides sont recensés sur le territoire. Ces milieux sont inventoriés et cartographiés.

Pour autant, dans la mesure où le plan mobilité ne territorialise pas ses actions au sein de la CAE, il n'est pas possible à ce stade de caractériser les incidences précises sur les milieux.

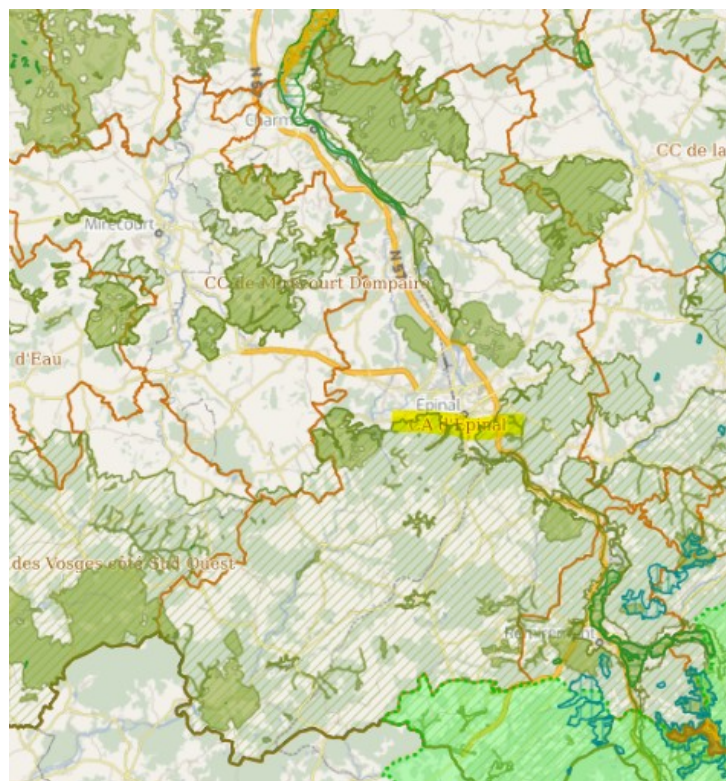


Illustration 6: Synthèse milieux et espaces naturels sur la CAE - source DREAL

D'une manière générale, en l'absence de territorialisation, l'Ae recommande à la collectivité de compléter les fiches-actions par un rappel à la vigilance sur la prise en compte des milieux naturels pour les travaux et aménagements potentiels à réaliser dans ou à proximité de ces milieux.

Natura 2000

Le dossier identifie bien les trois sites Natura 2000 présents sur le territoire de la CAE :

- la zone spéciale de conservation (ZSC) « Vallée de la Moselle (secteur Chatel-Tonnoy) » à l'extrémité nord du territoire. Selon le c'est « *une vallée alluviale ayant gardé en grande partie son caractère naturel : ensemble de forêts alluviales, vastes prairies naturelles souvent humides, bras morts, dépressions inondées, rivière à dynamique hydraulique forte. C'est le plus grand ensemble à caractère naturel de la Moselle où sont conservés des milieux très diversifiés qui offrent une multitude d'habitats pour la faune et la flore* » ;
- la ZSC « gîtes à chiroptères autour d'Épinal » sur 4 communes du périmètre du SCoT, « *site éclaté regroupant un ensemble de sites d'hibernation pour les chiroptères, constitué d'anciens ouvrages militaires. Six espèces figurant à l'annexe II fréquentent ce site Natura*

37 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).

38 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.

2000 particulièrement important pour la Barbastelle d'Europe » ;

- la ZSC « Gîtes à chiroptères de la Vôge » sur 11 communes du territoire du SCoT, « composé de caves et de combles de bâtiments publics ou privés, d'un tunnel ferroviaire désaffecté ainsi que d'une grotte et d'une falaise. L'ensemble constitue autant de gîtes à chauve-souris, abritant d'une part des colonies de reproduction et d'autre part des individus en hibernation et parfois des individus en transit ».

Tout en indiquant que les aménagements à réaliser dans le cadre du plan de mobilité devront répondre aux impératifs de préservation des sites, le dossier comporte une étude d'incidences Natura 2000 concluant à l'absence d'incidences sur les espèces et les habitats des sites d'intérêt communautaires prioritaires.

L'Ae rappelle que la règle doit être l'évitement des incidences sur les sites Natura 2000. En l'absence d'étude d'incidences plus probante sur la localisation et donc l'absence d'impact des aménagements sur les sites Natura 2000, l'Ae ne rejoint pas cette conclusion.

L'Ae recommande, de compléter le dossier et les fiches-actions 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.

Biodiversité. Trame verte et bleue

Le dossier identifie l'ensemble des réservoirs de biodiversité et corridors écologiques de la trame verte et bleue d'importance régionale (SRADDET) et d'importance locale (SCoT des Vosges Centrales). L'Ae note par ailleurs la prise en compte de la trame noire. Le plan prévoit de s'appuyer sur les trames verte et bleue pour constituer des boucles de connexion avec les villes et villages.

METZ, le 24 juin 2022

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

Jean-Philippe MORETAU