



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 mobilité 2025-2035
du Valenciennois (59)**

n°MRAe 2025-8704

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 11 juin 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur l'élaboration du plan de mobilité du Valenciennois.

Étaient présents et ont délibéré : Philippe Gratadour, Guy Hascoët, Pierre Noualhaguet, Sarah Pischiutta et Martine Ramel.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, 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 le présent avis.

* *

En application de l'article R. 122-21 du Code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 19 mars 2025, par le Syndicat intercommunal de mobilité et d'organisation urbaine du Valenciennois (SIMOUV), pour avis, à la MRAe.

En application de l'article R. 122-17 du Code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.

En application de l'article R. 122-21 du Code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 3 avril 2025 :

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

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

Il est rappelé ici que, pour tous les plans et documents soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public, auxquels il est destiné. 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 et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du Code de l'environnement, il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage.

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 syndicat intercommunal de mobilité et d'organisation urbaine du Valenciennois (SIMOUV), en tant qu'autorité organisatrice des mobilités (AOM), a engagé l'élaboration d'un plan de mobilité (PDM) avec un horizon à 2035. Ce plan, instauré par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, succède au plan de déplacements urbains (PDU) tout en élargissant son champ d'action. Il s'appuie sur un bilan du PDU précédent (2014-2024).

Le PDM fixe des objectifs ambitieux par rapport à l'enquête mobilité de 2018, notamment la réduction de la part modale de la voiture de 63 % à 51 %, en faveur du vélo, de la marche et des transports collectifs. Ces objectifs dépassent ceux du PDU 2014-2024, qui n'ont pas été atteints. Il reste à démontrer que le plan d'action permettra d'atteindre ces objectifs, ce qui est peu vraisemblable.

Le PDM se compose de trois volets : diagnostic, stratégie de mobilité et plan d'action.

Le PDM satisfait de manière incomplète à ce qui est prévu par les articles L.1214-1 à 38 et R.1214-1 à 15 du Code des transports qui définissent les objectifs d'un PDM.

Le diagnostic présenté est très sommaire et doit être complété par une analyse plus fine sur la plupart des thématiques, notamment le réseau de transports collectifs, les flux de déplacements (internes, d'échange et de transit) par mode de transport, la logistique et le transport de marchandises, les points de congestion routière, l'offre de stationnement et les bornes de recharge électrique. Une synthèse des principales données issues de l'évaluation environnementale, notamment sur les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et sonore, est attendue.

Les stratégies de mobilité étudiées, la relation entre le diagnostic territorial et la stratégie, ainsi que les choix retenus pour les déplacements de personnes et le transport de marchandises, ne sont pas suffisamment justifiés. Pour le scénario retenu, les polluants atmosphériques et le bruit doivent être présentés selon le même principe que l'analyse de l'évolution des gaz à effet de serre.

La mise en œuvre du plan d'action, évaluée à 86,8 millions d'euros sur 10 ans, comprend 30 actions couvrant l'ensemble des champs réglementaires d'un plan de mobilité. Des compléments sont attendus concernant les passages à niveau, la tarification du stationnement et les infrastructures d'avitaillement des véhicules. L'adéquation du plan d'action avec la stratégie, ainsi que le lien entre le plan d'action et l'atteinte des objectifs, restent à démontrer.

L'articulation du plan de mobilité avec plusieurs plans et programmes de rang supérieur doit être démontrée, notamment pour les thématiques qualité de l'air et eau. Le dispositif d'évaluation des effets du plan d'action sur l'environnement et la santé doit être complété pour les objectifs majeurs du plan de mobilité, tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de l'air, la diminution des nuisances sonores et la préservation de la biodiversité.

L'évaluation de l'impact du plan sur la réduction des émissions de GES, la pollution de l'air et les nuisances sonores est insuffisante. Elle devrait s'appuyer sur une étude des effets du plan sur les trafics, ce qui n'a pas été fait.

Un bilan détaillé des émissions de GES du plan d'action doit être établi avec un périmètre d'évaluation adapté, et des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des incidences doivent être proposées.

L'exposition de la population à la pollution atmosphérique doit être cartographiée et quantifiée en nombre de personnes impactées, avec des données mises à jour concernant le transport routier. L'analyse de l'exposition de la population du Valenciennois doit être complétée pour inclure les modes de transport fluvial et aérien. Des cartes d'exposition au bruit doivent être créées et les données analysées pour identifier les secteurs à enjeux. Les incidences du plan de mobilité doivent être réévaluées en croisant les secteurs concernés par les travaux et l'exploitation des nouvelles infrastructures avec les zones d'habitat et les établissements accueillant des publics sensibles.

Les projets d'infrastructures et d'aménagements prévus entraîneront la consommation de 268 hectares, dont 14 % concernent des espaces naturels et forestiers. Ces transformations pourraient dégrader les fonctionnalités écologiques des milieux naturels et avoir des incidences sur la faune et la flore, insuffisamment examinées pour définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation encadrant les futurs projets du plan de mobilité.

Globalement, l'état initial de l'environnement, l'analyse des incidences et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation ne sont pas suffisamment aboutis pour évaluer et encadrer les impacts de la mise en œuvre du plan d'action.

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 mobilité du Valenciennois

I.1. Présentation générale du plan de mobilité

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a remplacé les PDU (plans de déplacements urbains) par les plans de mobilité (PDM), avec l'obligation d'élaboration pour les aires urbaines de plus de 100 000 habitants. Leur contenu est défini par les articles L.1214-1 à 38 et R.1214-1 à 15 du Code des transports. Le plan présenté ne répond que partiellement à ces obligations.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier pour que le PDM réponde à l'ensemble de ce qui est prévu par le Code des transports.

Le PDM définit les principes régissant l'organisation des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement, dans le ressort de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) du Valenciennois, le syndicat intercommunal de mobilité et d'organisation urbaine du Valenciennois (SIMOUV). Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

L'élaboration du plan de mobilité est soumise à évaluation environnementale au titre de l'article R122-17, I, 36° du Code de l'environnement.

Le projet de PDM a été arrêté par délibération du conseil du SIMOUV le 4 février 2025.

Armature urbaine du territoire du SIMOUV (diagnostic page 60)

Le territoire du SIMOUV est situé à proximité des pôles limitrophes de Lille, Douai, Cambrai et de la Belgique. Il se caractérise par un tissu urbain dense le long du fleuve Escaut, formant un corridor structurant entre Denain, Valenciennes et Condé-sur-l'Escaut.

Il regroupe les 82 communes de la communauté d'agglomération de Valenciennes Métropole (CAVM) et de la communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut (CAPH), s'étendant sur 634 km² et abritant 350 000 habitants.

I.2. Projet de PDM 2025-2035

Le PDM succède au PDU du Valenciennois, approuvé pour la période 2014 à 2024 et articulé autour de 25 actions. Le bilan du PDU (pages 11 à 13 du diagnostic), très sommaire, met en évidence des difficultés de mise en œuvre, avec une majorité d'actions partiellement ou non réalisées, en raison notamment d'un manque de coordination et de suivi. Ces enseignements ont permis d'identifier des pistes d'amélioration dès le diagnostic, en renforçant le portage territorial, l'implication des acteurs et la cohérence entre ambitions et moyens mobilisables.

Le PDM se structure en trois volets et une annexe : le diagnostic et les enjeux du territoire, la stratégie du PDM, le plan d'action détaillé et la programmation financière et temporelle, ainsi que l'annexe accessibilité.

I.2.1.Diagnostic

Le bilan du PDU 2014-2024¹ souligne que la majorité des objectifs n'ont pas été atteints, notamment en ce qui concerne le renforcement des modes doux, la valorisation des atouts du transport de marchandises et la mobilisation des acteurs de la mobilité.

Le diagnostic en tire les conclusions suivantes : le futur PDM devra favoriser une meilleure adaptation des actions au contexte territorial, renforcer l'implication des différents acteurs dans le processus d'élaboration afin d'assurer une programmation réaliste, et garantir une cohérence entre les objectifs techniques et les budgets disponibles.

Le PDU 2013-2023 visait une baisse de la part modale de la route de 65 % (enquête ménage déplacements « EMD » de 2011) à 59 %, une augmentation du vélo de 3 à 4 %, etc. Le diagnostic ne comporte pas d'analyse des raisons qui ont conduit à ne pas atteindre ces objectifs.

L'autorité environnementale recommande de compléter le bilan du PDU 2013-2023 par une analyse détaillée et chiffrée des raisons expliquant la non-atteinte des objectifs de répartition modale.

La population sur ce territoire multipolaire n'a pas évolué au cours des dernières années, avec 350 000 habitants.

Le territoire est traversé par trois axes autoroutiers (A2, A21 et A23), un réseau ferroviaire en étoile et l'Escaut.

Les transports collectifs du secteur comptent un réseau ferroviaire composé de 9 lignes TER et de 12 gares ou haltes (dont une gare TGV), ainsi que deux lignes de tramway en site propre. Sept parcs relais (P+R) y sont également recensés permettant de passer d'un mode de transport à un autre.

Les activités et les pôles générateurs de déplacements se concentrent sur le corridor urbain entre Denain et Condé-sur-l'Escaut.

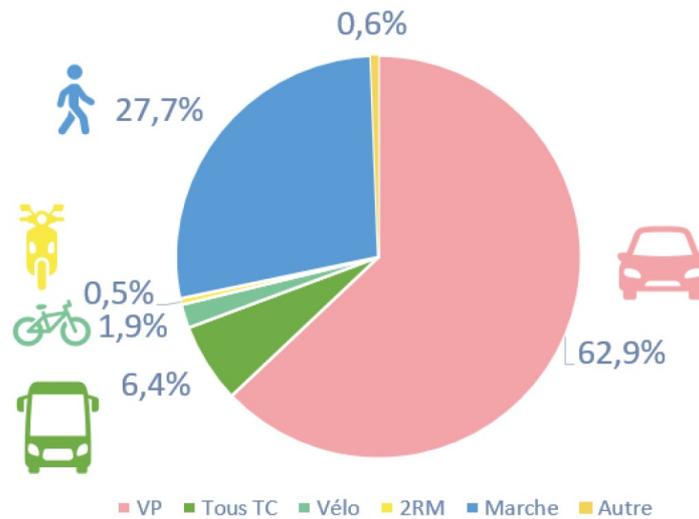
Plusieurs projets d'envergure régionale renforçant l'attractivité du territoire sont cités (Technopôle Transalley, extension du parc d'activités de la vallée de l'Escaut...).

Environ 1,1 million de déplacements quotidiens sont réalisés chaque jour de semaine. 89 % sont réalisés au sein du Valenciennois, 9 % en échanges avec les territoires extérieurs et 2 % de déplacements internes.

La voiture est le moyen de transport le plus utilisé (62,9%) en particulier dans certains secteurs (ex : Saint-Amand-les-Eaux), avec notamment 80,8 % des trajets domicile-travail parcourus en voiture.

Deux tiers des déplacements tous modes font moins de cinq kilomètres, en raison des corridors urbains et des zones denses du territoire.

¹ Les références temporelles relatives au PDU sont à harmoniser, car le volet diagnostic mentionne la période 2014-2024, tandis que le volet stratégique fait état de la période 2013-2023.



Part modale pour les flux tous motifs selon l'enquête mobilité 2018-2019
(diagnostic page 22)

La présentation de la part modale ne prend pas en compte les volumes de déplacements en termes de kilomètres parcourus, alors que l'impact des déplacements sur les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air, le bruit est fortement corrélé à la distance parcourue.

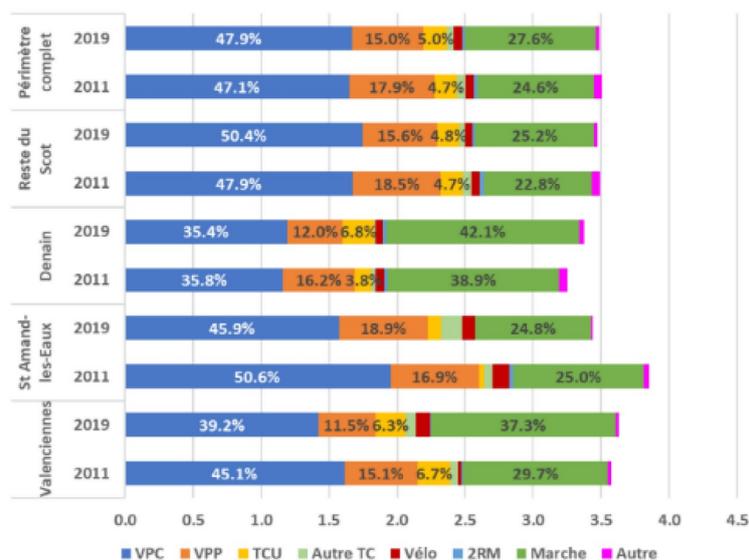
La nature des flux pris en compte dans la présentation de la part modale est à confirmer (interne, échange et transit²).

L'autorité environnementale recommande :

- d'intégrer une analyse des déplacements en volume, exprimée en kilomètres parcourus ;
- de confirmer la nature des flux pris en compte dans la présentation de la part modale.

Les modes de transport sur la période 2011-2019 présentent des évolutions différenciées selon les territoires, avec une absence d'impact de la mise en service de la deuxième ligne de tramway sur la part modale, et la marche qui est le seul mode alternatif à la voiture à progresser.

² Interne (interne au territoire Valenciennois), échange (flux entre le territoire Valenciennois et les autres territoires) et transit (flux traversant le territoire Valenciennois pour relier deux territoires extérieurs au Valenciennois)



Mobilité par mode selon la zone de résidence (diagnostic page 22)

Le contexte territorial est présenté de la page 17 à la page 23. Le territoire se caractérise par une organisation urbaine atypique, une population contrastée et souvent précaire, une forte dépendance à la voiture malgré le développement progressif des modes alternatifs comme la marche, et une dynamique économique marquée par l'influence de la Métropole de Lille et un accès difficile à l'emploi pour les jeunes. Si le diagnostic (page 21) mentionne les interactions avec les territoires limitrophes et transfrontaliers (Tournai et Mons), ces enjeux ne sont pas repris dans la synthèse des enjeux (page 58), alors même que 25 % des actifs travaillent hors SIMOUV, dont 18 % en Belgique. Cette thématique est toutefois prise en compte dans le plan d'action à travers l'axe A.

Le diagnostic établit un état des lieux du fonctionnement des offres de transport aux pages 24 à 50 : transports collectifs, intermodalité, mobilité pour tous, réseau viaire, vélo, marche, stationnement, usages partagés de la voiture, électromobilité et management de la mobilité.

Pour chacun, le contexte est examiné, les points forts et points faibles découlant indiqués ainsi que les enjeux associés mis en avant.

Ces enjeux synthétisés à la page 58 se concentrent sur la mobilité durable, avec les transports publics comme élément central, soutenus par une intermodalité cohérente, le développement des modes actifs (vélo, marche) et l'intégration du covoiturage. Sur le plan social et économique, l'accent est mis sur l'accessibilité aux zones d'emplois et la diversification de la clientèle. En matière d'aménagement, l'objectif est de privilégier des villes compactes, un partage équilibré de la voirie et un stationnement incitatif. La logistique vise à optimiser la circulation des marchandises grâce à une meilleure coordination multimodale et des infrastructures adaptées. Enfin, des actions en faveur de l'électromobilité, de la billettique et des plans de mobilité des employeurs (PDME) complètent cette synthèse des enjeux.

Le diagnostic inclut de nombreuses illustrations, mais celles-ci sont souvent difficiles à lire en raison des échelles utilisées et des contrastes présentés. Par exemple, la carte à la page 24, illustrant l'adéquation entre l'offre ferroviaire et la densité de population, ne permet pas d'identifier clairement les communes concernées, et les zones de chalandise autour des gares sont peu lisibles.

Pour les transports ferroviaires, le diagnostic se limite à présenter l'offre journalière et la

fréquentation des principales gares que sont Valenciennes et Saint-Amand-les-Eaux, mais sans analyse sur le niveau et la nature de l'offre, l'articulation avec l'urbanisation (habitat et pôles d'activités).

Plusieurs projets en faveur du développement de l'usage du train sur le territoire visent à renforcer les infrastructures ferroviaires afin de permettre la circulation d'un plus grand nombre de trains, dans des conditions attractives pour les usagers. Il s'agit de l'amélioration de la desserte ferroviaire entre Lille, le Val de Sambre et l'Avesnois, ainsi que la mise en œuvre du Service Express Régional Métropolitain (SERM) des Hauts-de-France. Ce dernier projet, au-delà du seul renforcement de l'offre ferroviaire, visera le réaménagement et la modernisation des gares, participera au rééquilibrage territorial et à la densification autour des gares.

Ces projets sont à mentionner dans le diagnostic car ils seront structurants pour le territoire.

Pour les transports collectifs urbains, le diagnostic est également insuffisant. Il se limite à présenter des chiffres de fréquentation et les résultats d'une enquête de satisfaction, sans renseigner des éléments essentiels tels que la vitesse commerciale, la fréquentation des services, l'amplitude horaire ou encore la qualité de la desserte.

L'adéquation entre les horaires des lignes TER et ceux des transports urbains n'est pas abordée, alors qu'elle constitue un enjeu important en matière d'intermodalité.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'approfondir le diagnostic relatif à l'offre de transport ferroviaire régional (TER), en intégrant une analyse qualitative et quantitative du niveau et de la nature de l'offre, ainsi que son articulation avec l'urbanisation (habitat et activités) ;*
- *de compléter le diagnostic des transports collectifs urbains en précisant les indicateurs de vitesse commerciale, la fréquence, l'amplitude horaire, la qualité de desserte et l'articulation horaire avec les services TER, afin d'améliorer la coordination entre réseaux ;*
- *d'intégrer le projet de Service express régional métropolitain (SERM) des Hauts-de-France au PDM, en veillant à prendre en compte ses ambitions en matière de renforcement de l'offre ferroviaire et de report modal, compte tenu de son impact structurant pour le territoire, ainsi que le projet d'amélioration de la desserte ferroviaire entre Lille, le Val de Sambre et l'Avesnois.*

Le transport de marchandises et la logistique ont fait l'objet d'un atelier thématique lors de la concertation (cf. synthèse page 53), mais ce sujet n'est pas abordé en détail dans le diagnostic, notamment en ce qui concerne les tonnages transportés ainsi que les lieux d'importation et d'exportation. La logistique du dernier kilomètre est citée mais sans élément sur son importance dans les secteurs urbains et ruraux du territoire.

La description du réseau viaire et la hiérarchisation du réseau mentionnent brièvement les conditions de circulation, mais ne prennent pas en compte la congestion routière, bien que ce territoire en soit fortement affecté. Il serait pertinent d'ajouter une cartographie des points de congestion à ce stade du diagnostic. De plus, bien que les chiffres de l'accidentologie du territoire soient mentionnés page 37 (40 accidents en 2021 et 5 tués), ces données ne sont pas localisées sur une carte du territoire, tout comme les 89 passages à niveau, qui représentent des points sensibles en matière de sécurité routière. L'intégration de ces éléments permettrait de mieux localiser les secteurs à enjeux.

L'autorité environnementale recommande de poursuivre le diagnostic du réseau routier, notamment

en indiquant les trafics, les points de saturation et les enjeux de sécurité routière.

Le diagnostic rappelle l'existence de plusieurs schémas cyclables, parfois anciens (Schéma cyclable du Valenciennois datant de 2016), qualifiés d'ambitieux mais sans les synthétiser ni renvoyer vers les documents, ni indiquer leur niveau de mise en œuvre, ni en faire de diagnostic, notamment sur la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables (article L.214-2-1 du Code des transports). Le schéma régional des véloroutes et des voies vertes, présenté page 42, doit être enrichi avec des informations détaillées sur les aménagements et équipements cyclables (pistes, bandes, stationnements pour vélos, zones de discontinuité et points noirs, etc.). Le croisement de ces données avec les secteurs d'intérêt (gares, établissements scolaires, zones d'emplois, etc.) permettrait de repérer les lieux présentant des insuffisances d'équipements en faveur des modes actifs.

Concernant le stationnement, les informations fournies à partir de la page 44 se concentrent principalement sur la ville de Valenciennes, avec peu d'informations sur les autres villes ayant mis en place des réglementations. L'offre de stationnement en gare est brièvement abordée. De plus, bien que certaines aires de covoiturage soient citées page 46, elles ne sont pas localisées sur une carte, tout comme les bornes de recharge électrique, dont la localisation manque de précision pour en évaluer la pertinence.

Le diagnostic territorial est à compléter en exploitant les données locales qui seront ajoutées, pour déterminer et mieux comprendre les enjeux du territoire.

L'autorité environnementale recommande :

- d'améliorer la lisibilité des cartes en ajustant les échelles et les contrastes, ainsi qu'en utilisant des zooms sur les secteurs d'intérêt (gares, établissements scolaires et zones d'emplois, etc.) ;*
- d'intégrer les enjeux de liaison avec les territoires limitrophes et transfrontaliers dans la synthèse des enjeux du diagnostic ;*
- d'analyser de manière approfondie la logistique et le transport de marchandises pour mieux comprendre les enjeux liés à ces secteurs ;*
- de localiser les accidents et les passages à niveau sur une carte pour une meilleure visibilité des problématiques de sécurité routière ;*
- de compléter l'illustration du schéma régional des véloroutes et des voies vertes avec une synthèse des aménagements cyclables existants (pistes, station de vélos sécurisées...) et prévus ;*
- de localiser les aires de covoiturage et les bornes de recharge électrique ;*
- de développer les informations sur les offres de stationnement dans les zones urbaines ;*
- d'exploiter toutes ces informations dans le cadre du diagnostic et des enjeux du territoire, afin de compléter le panorama des enjeux du territoire.*

Le diagnostic territorial n'aborde ni les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, ni la pollution atmosphérique, ni la pollution sonore, pourtant au cœur des objectifs du PDM. Bien que ces données soient disponibles dans l'évaluation environnementale, une synthèse intégrée au diagnostic permettrait d'enrichir la compréhension du contexte territorial et d'affiner l'identification des enjeux.

L'autorité environnementale recommande d'intégrer dans le diagnostic territorial une synthèse des

principales données issues de l'évaluation environnementale notamment sur les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et sonore.

I.2.2. Stratégie du PDM

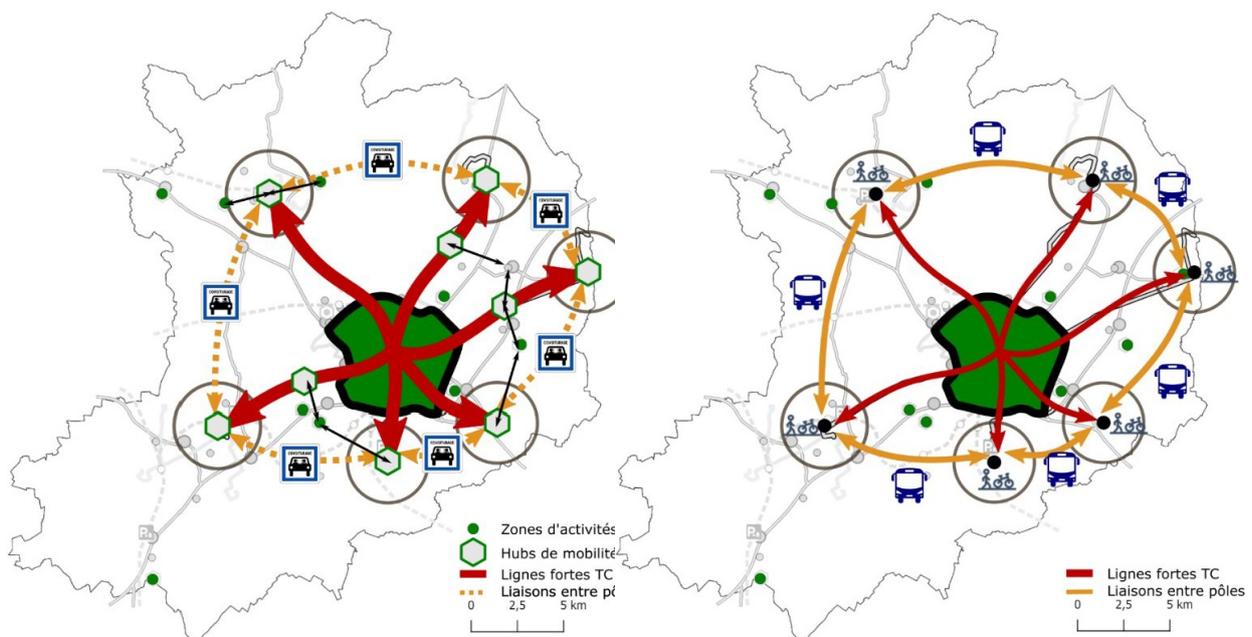
Le dossier indique que la stratégie du PDM repose sur le diagnostic multithématique et ses enjeux, articulé autour de six thématiques :

- gouvernance, financement, suivi et évaluation du PDM et accompagnement aux changements de comportements ;
- offre de mobilité et organisation du territoire ;
- social et économie ;
- aménagement ;
- transport et logistique ;
- autres enjeux thématiques (électromobilité, billettique...).

Les principaux projets du territoire ont également été pris en compte (nouveau réseau de transports urbains du SIMOUV mis en œuvre en juillet 2024 à l'issue du renouvellement de la délégation de service public, contournement nord de Valenciennes...).

Trois scénarios ont été établis :

- scénario 0 dit tendanciel qui prolonge les tendances passées et intègre les coups partis ;
- le scénario 1 dit « étoile », qui améliore les lignes fortes radiales vers Valenciennes, développe le covoiturage, renforce l'intermodalité avec des hubs et maintient une fonction routière en première couronne ;
- le scénario 2 dit « multipolaire », qui développe les transports entre pôles, renforce l'intermodalité et favorise les mobilités douces pour une desserte équilibrée autour de Valenciennes.



Représentations graphiques des scénarios « étoile » et « multipolaire » (stratégie page 6)

La démarche d'élaboration des scénarios, présentée de la page 4 à la page 6, reste essentiellement descriptive et justifie peu les deux scénarios d'organisation des mobilités élaborés en comparaison avec le scénario de référence.

L'évaluation et la comparaison des scénarios sont présentées de la page 7 à la page 12.

L'ajout d'un tableau comparatif synthétisant le contenu des trois scénarios et l'ensemble de leurs composantes (répartition modale, trafic de transit, flux d'échange et flux interne, taux d'occupation des véhicules, impacts sur la congestion, réduction des émissions de gaz à effet de serre, diminution des pollutions atmosphériques et sonores, consommation énergétique, etc.), ainsi qu'une analyse détaillée, permettrait d'apporter une justification plus approfondie des choix retenus pour les déplacements de personnes et le transport de marchandises.

La réduction du trafic automobile repose sur plusieurs leviers complémentaires. Le premier consiste à développer des alternatives crédibles à l'usage de la voiture, notamment à travers la mise en place d'un réseau de transports collectifs performant, en termes de fréquence, de vitesse commerciale et de maillage, ainsi que d'un réseau cyclable sécurisé, continu et structurant. Le second levier réside dans une meilleure coordination entre urbanisation et offre de transports collectifs, en favorisant notamment la densification de l'habitat et des activités autour des pôles de transports efficaces et attractifs. Enfin, des mesures de régulation de l'usage de la voiture individuelle doivent être envisagées. Celles-ci peuvent prendre la forme de restrictions de l'offre de stationnement ou de la réorganisation des plans de circulation afin de limiter, par exemple, la traversée des centres-villes par le trafic de transit (à l'image du dispositif mis en œuvre à Gand).

Or ces leviers apparaissent soit insuffisamment mobilisés, soit absents des réflexions. Les scénarios étudiés se limitent à la structuration du réseau de transports collectifs urbains, sans prise en compte du réseau ferroviaire ni de l'articulation entre les différents modes.

L'autorité environnementale recommande d'étudier un scénario complémentaire permettant un report modal significatif depuis la voiture vers les modes alternatifs.

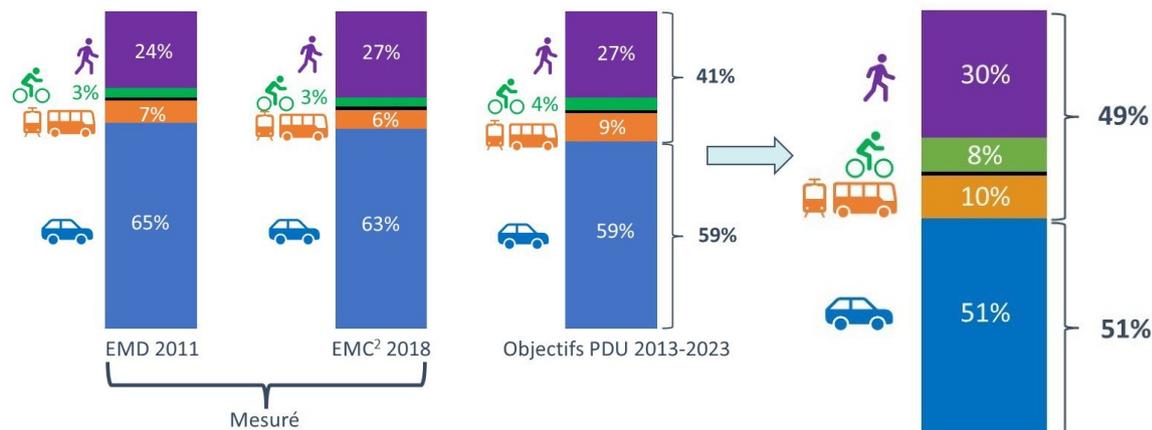
Il est indiqué que l'évaluation des impacts sur les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques des scénarios s'est appuyé sur l'évaluation environnementale du PDM. Le bruit n'est pas mentionné.

La répartition des financements par mode (modes actifs, intermodalité, TC, véhicule particulier/stationnement/écomobilité) pour les trois scénarios ainsi que l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre, sont présentées aux pages 9 et 10, mais pas les émissions de polluants atmosphériques ni le bruit.

Le PDM vise une évolution de la part modale des déplacements en faveur des modes doux et des transports en commun.

Les tendances passées et les objectifs du PDU 2013-2023 sont mis en perspective, et reliés aux objectifs du PDM page 11.

Malgré la baisse de l'utilisation des transports en commun entre 2011 et 2018, l'objectif du PDM à l'horizon 2035 n'affiche qu'une progression modeste, limitée à +1 % par rapport au PDU 2013-2023 et +4 % par rapport à 2018.



Parts modales : enquêtes ménages 2011 et 2018, objectifs PDU 2013-2023 et objectifs du PDM à l'horizon 2035 (stratégie page 11)

Ces objectifs sont exprimés en part modale et non en volume de trafic de chaque mode. Ainsi, un déplacement à pied de 500 mètres a le même poids qu'un déplacement en voiture de 50 kilomètres. Les unités retenues font que les objectifs exprimés reflètent mal un des principaux enjeux à savoir la circulation et les impacts associés (pollution de l'air, sécurité routière, bruit, etc.).

L'autorité environnementale recommande de définir les objectifs d'évolution de parts modales en volumes de trafic (kilomètres parcourus).

Le PDM retient six orientations :

- inscrire les mobilités dans une armature multipolaire ;
- construire un système de mobilité interconnecté ;
- agir en faveur d'une mobilité pour tous les usagers ;
- améliorer la qualité de vie ;
- décarboner la mobilité des marchandises ;
- faire vivre collectivement la politique de mobilité.

Le coût de mise en œuvre du PDM à 10 ans est évalué à environ 120 M€ (410 M€ avec les coûts tendanciels). Le financement des actions est assuré à 86,8 M€ par le plan d'action (page 120).

Au final, la relation entre le diagnostic territorial et la stratégie n'est pas expliquée de manière concrète avec des hypothèses argumentées, rendant difficile la compréhension des choix opérés et la justification des orientations envisagées.

L'autorité environnementale recommande de :

- inclure un tableau comparatif détaillé des trois scénarios (référence et alternatives) intégrant notamment des indicateurs de performance (part des différents modes de transports, etc.) et des impacts environnementaux (réduction des émissions de gaz à effet de serre...) ;
- inclure une analyse argumentée des avantages et des limites de chaque scénario permettant d'éclairer les choix retenus ;
- revoir à la hausse l'objectif de part modale des transports en commun à l'horizon 2035 afin de mieux répondre aux enjeux de report modal et d'inverser la tendance à la baisse observée entre 2011 et 2018 ;

- *décrire pour le scénario retenu l'évolution des polluants atmosphériques et du bruit selon le même principe que l'analyse de l'évolution réalisée pour les gaz à effet de serre ;*
- *présenter des explications plus argumentées sur la manière dont chaque orientation du plan de mobilité répond aux problématiques identifiées ;*
- *mettre en correspondance le diagnostic et les choix stratégiques sous la forme d'un tableau.*

I.2.3. Plan d'action du PDM

Le plan d'action s'articule autour de 6 orientations stratégiques, déclinées en 14 axes stratégiques et 30 actions.

Pour chaque axe, il présente un état des lieux issu du diagnostic, suivi des actions proposées et des objectifs visés. Chaque action est détaillée en précisant ses effets à court, moyen et long terme, ainsi que ses conditions de réussite, points de vigilance et liens avec d'autres actions.

Les impacts environnementaux (qualité de l'air, maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, nuisances sonores, maîtrise des consommations énergétiques, maîtrise de la consommation d'espace, préservation du patrimoine, milieux naturels, sécurité routière) sont évalués de manière qualitative selon une échelle à cinq niveaux, allant d'une forte dégradation à une forte amélioration.

Le plan d'action intègre également des éléments relatifs à la gouvernance, aux partenariats, aux modalités de financement (coûts et subventions mobilisables), au calendrier de mise en œuvre ainsi qu'aux indicateurs de suivi et d'efficacité. L'établissement d'un ordre de priorité par action permettrait toutefois de mieux piloter la mise en œuvre du PDM.

Par ailleurs, les fiches actions gagneraient à mentionner la règle du SRADDET à laquelle elles se rattachent.

Enfin, des illustrations adaptées à la nature des actions viennent utilement compléter la présentation.

À l'image du lien entre le diagnostic territorial et la stratégie, la déclinaison des six orientations stratégiques en axes stratégiques et en actions concrètes manque de justification et d'explication.

Il est essentiel de démontrer en quoi le plan d'action proposé permet réellement d'atteindre les objectifs fixés. Une mise en perspective plus détaillée renforcerait la cohérence et la lisibilité du dispositif.

Il aurait été pertinent d'identifier, au sein du plan d'actions, les mesures issues du précédent PDU et de préciser celles qui ont été maintenues, modifiées ou abandonnées. De la même manière, il serait utile d'indiquer si ces actions ont été adaptées aux évolutions réglementaires intervenues depuis.

L'autorité environnementale recommande de :

- *justifier la mise en œuvre du plan d'action en démontrant son adéquation avec la stratégie du plan de mobilité, à travers des explications claires et argumentées ;*
- *établir un lien explicite entre le plan d'action et l'atteinte des objectifs fixés, en précisant les mécanismes et les indicateurs de suivi associés ;*
- *établir un ordre de priorité pour les actions du PDM, et faire figurer dans chaque fiche action la règle du SRADDET correspondante ;*
- *identifier les actions issues du précédent PDU, préciser celles qui ont été modifiées, abandonnées ou maintenues, et indiquer leur éventuelle adaptation aux évolutions réglementaires.*

La partie ci-après analyse le plan d'action en suivant les obligations fixées par les articles L.1214-1 à 38 et R.1214-1 à 15 du Code des transports.

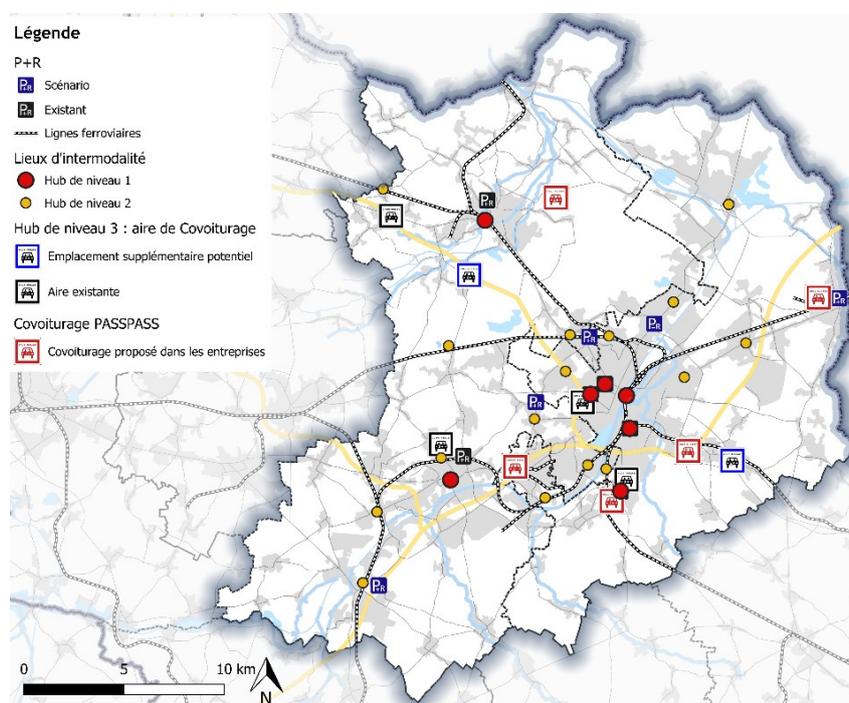
- Limitation de l'étalement urbain

Pour limiter l'étalement urbain et la pression d'urbanisation en périphérie, plusieurs actions visent à favoriser un aménagement du territoire plus dense et structuré (notamment l'action B.3 « Anticiper l'aménagement du territoire en faveur des transports en commun et des modes actifs » et l'action H.16 « Faire de la première ceinture une porte d'entrée en zone urbaine »).

L'axe B et son action B.3 vise à anticiper l'aménagement du territoire en faveur des transports en commun et des modes actifs, en assurant une meilleure cohérence entre les politiques urbaines et de transports et les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi). La facilitation des déplacements de courte distance favorisera la mixité des fonctions habitat-emplois-services.

- Cohésion sociale et territoriale

La réduction des inégalités d'accès aux services et le renforcement des solidarités locales seront portés par des actions de renforcement de l'accessibilité et de la connectivité des territoires, de promotion des modes de déplacements accessibles à tous, de promotion d'une mobilité inclusive et solidaire ainsi que d'encouragement à la coopération territoriale (l'action A.1 « Conforter les liaisons vers la centralité principale de Valenciennes », l'action B.4 « Faciliter l'accès et la cohabitation tous modes au sein des pôles », l'action F.13 « Assurer une mise en œuvre coordonnée de la mise en accessibilité des transports en commun et de la voirie » et l'action C.5 « Hiérarchiser et aménager un maillage de lieux d'intermodalité »).



*Répartition des lieux d'intermodalités potentiels sur le territoire Valenciennois
(plan d'action page 3)*

- Sécurité des déplacements

La sécurité des déplacements sera renforcée par des actions visant les usagers des modes actifs et les usagers vulnérables, ainsi que la sécurité routière (notamment l'action B.4 « Faciliter l'accès et la cohabitation tous modes au sein des pôles », l'action H.17 « Libérer de l'espace public au profit des modes actifs » et l'action I.212 « Étendre la ville à 30 »).

- Diminution du trafic automobile et développement du covoiturage

La réduction de la part de la voiture dans les déplacements quotidiens sera portée par plusieurs actions (notamment l'action D.9 « Développer le covoiturage », l'action E.10 « Optimiser le stationnement en voirie » et l'action I.20 « Définir et déployer la zone à faibles émissions mobilité »).

- Développement des transports collectifs

Une dizaine d'actions favoriseront le développement des transports collectifs en améliorant l'offre de transport et en augmentant sa fréquentation. Parmi celles-ci, on peut notamment citer l'action B.3 « Anticiper l'aménagement du territoire en faveur des transports en commun » et l'action D.8 « Améliorer les temps de parcours des transports en commun ».

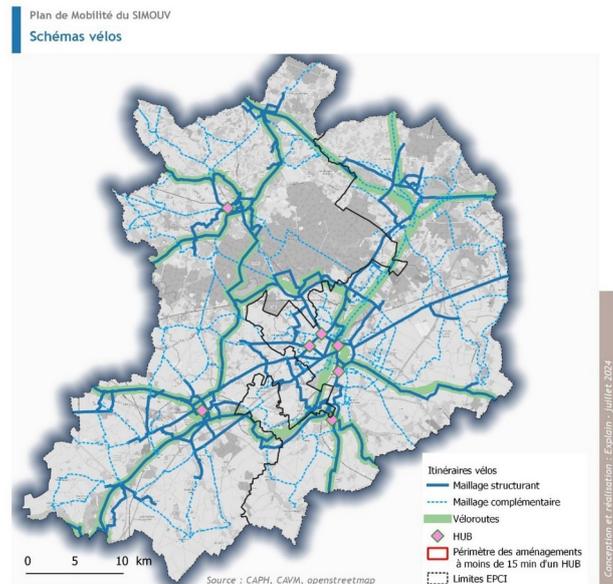
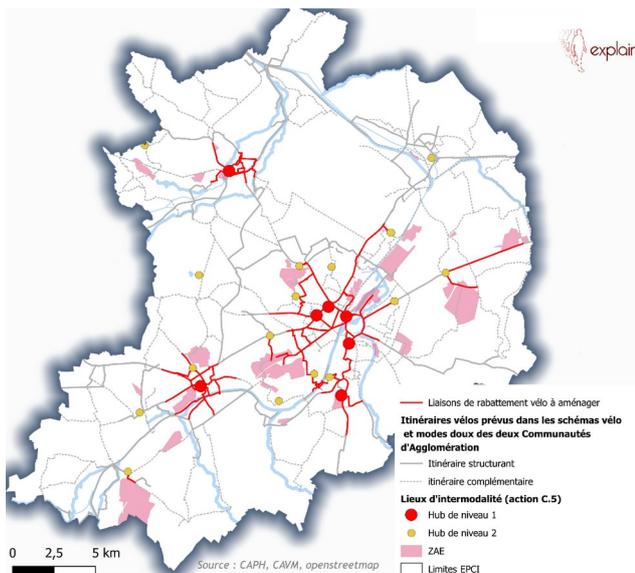
Cependant, un indicateur essentiel à l'évaluation de la performance du réseau, la vitesse commerciale³ actuelle, n'est pas renseigné dans le diagnostic. Bien qu'il soit envisagé, à court terme, de réaliser un diagnostic des points durs de circulation, une analyse de la vitesse commerciale aurait dû constituer une composante majeure du diagnostic initial du PDM.

L'autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic par une analyse fine des vitesses commerciales sur l'ensemble du réseau de transports collectifs urbains.

- Développement du vélo

Plusieurs actions contribueront directement au développement de l'usage du vélo, en améliorant les infrastructures, en facilitant les connexions et en encourageant son usage (notamment l'action H.18 « Mettre en œuvre les schémas vélos des communautés d'agglomération », l'action C.6 « Assurer les connexions entre le vélo et les transports collectifs », l'action H.17 « Libérer de l'espace public au profit des modes actifs ») et surtout l'action H.18 « mettre en œuvre les schémas vélos des communautés d'agglomération ».

³ L'amélioration de la vitesse commerciale représente un levier déterminant, permettant à la fois de réduire les coûts d'exploitation, d'accroître l'attractivité de l'offre et d'augmenter les recettes.



*Projets d'interconnexion entre le vélo et les transports collectifs
(plan d'action page 25) et carte du réseau cyclable (plan d'action page 71)*

- Développement de la marche

Plusieurs actions visent à rendre les trajets piétons plus sûrs, confortables et attractifs (l'action B.4 « Faciliter l'accès et la cohabitation tous modes au sein des pôles » et l'action H.18 « Mettre en œuvre les schémas vélos des communautés d'agglomération »).

- Amélioration de l'usage du réseau principal de voirie

Plusieurs actions visent à améliorer l'usage du réseau principal de voirie concernant la gestion du trafic (l'action I.19 « Réguler les mobilités ») et le développement des connexions routières directes entre pôles (l'action A.2 « Compléter les liaisons entre les pôles »).

- Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics

Les actions inscrites dans l'axe E « Faire du stationnement un levier du report modal » visent à favoriser l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics (ex : l'action E.10 « Optimiser le stationnement en voirie »).

Cependant, le PDM ne traite pas de manière exhaustive des exigences prévues à l'article L.1214-2 7°, et les restrictions au stationnement restent très limitées alors qu'il s'agit d'un des leviers les plus efficaces pour limiter l'usage de la voiture individuelle automobile (cf. supra). En outre, aucun élément n'est apporté concernant les obligations de création de stationnement à intégrer dans les documents d'urbanisme (PLUi).

L'autorité environnementale recommande de compléter le plan d'action afin d'assurer la mise en conformité du PDM avec les exigences de l'article L.1214-2 7° du Code des transports.

- Organisation des conditions d'approvisionnement du territoire

Plusieurs actions de l'orientation 5 « Décarboner les mobilités de marchandises » viseront l'organisation des conditions d'approvisionnement des territoires, pour améliorer la gestion logistique, réduire la congestion routière et décarboner les transports de marchandises (notamment

l'action J.24 relative à la stratégie foncière des sites stratégiques, l'action K.25 « Réaliser un diagnostic des flux de poids lourds et des dysfonctionnements au sein des zones d'activités et en dehors », ainsi que l'action L.26 relative à la logistique urbaine).

Toutefois, l'élaboration d'un état des lieux détaillé de l'organisation logistique et des flux de marchandises aurait dû constituer l'une des composantes du diagnostic du PDM.

L'autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic en y intégrant une analyse détaillée des flux de marchandises et des conditions d'approvisionnement du Valenciennois.

- Amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques

Les mobilités quotidiennes des personnels pourraient être améliorées par des actions offrant des alternatives à la voiture individuelle ou de meilleur usage dans le cadre du changement des comportements (notamment l'action D.9 « Développer le covoiturage » et l'action G.15 « S'appuyer sur les employeurs pour promouvoir les mobilités alternatives »).

- Amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et personnels des établissements scolaires

Plusieurs solutions sont envisagées pour améliorer les mobilités quotidiennes des élèves et du personnel scolaire, et favoriser la transition vers des modes de transport plus durables et accessibles (notamment l'action F.12 « Promouvoir les nouvelles offres de mobilité en s'adaptant aux attentes de tous les usagers », l'action G.15 « S'appuyer sur les employeurs pour promouvoir les mobilités alternatives » et l'action H.18 « Mettre en œuvre les schémas vélos des communautés d'agglomération »).

- Amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau

L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau est insuffisamment intégrée dans le plan d'action du PDM. En effet, seule l'action B.3 « Anticiper l'aménagement du territoire en faveur des transports en commun et des modes actifs » aborde ce sujet, en se concentrant principalement sur des aménagements spécifiques pour les piétons et les cyclistes, notamment dans les zones à fort trafic piéton et cycliste. Cependant, cette question pourrait être davantage prise en compte à travers des actions ciblées pour renforcer la sécurité et la fluidité des franchissements, tant pour les véhicules que pour les usagers vulnérables.

L'autorité environnementale recommande d'intégrer la problématique des passages à niveau dans le plan d'action du PDM pour assurer un franchissement fluide et sécurisé pour tous les usagers (piétons, cycles, cars scolaires, engins...).

- Tarification et billettique intégrée

Le développement du service « MaaS »⁴ (Mobility as a Service), tel que décrit dans l'action C.7 « Développer le MaaS », vise à offrir aux usagers une application leur permettant de planifier, réserver et payer leurs déplacements multimodaux.

Si la tarification est abordée principalement sous les angles du social et du stationnement en zone urbaine, elle l'est de manière très limitée pour les parkings-relais. Or, ces derniers représentent un levier important pour favoriser le report modal, comme le souligne l'axe E. Il serait pertinent

4 Traduction : « la mobilité en tant que service »

d'élargir l'approche tarifaire pour inclure les parkings-relais, en exploitant leur potentiel pour encourager l'utilisation des transports en commun et autres modes de déplacement.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étendre la réflexion tarifaire aux parkings-relais ;*
- *de promouvoir des abonnements ou forfaits combinés (accès aux parkings-relais et aux transports en commun) ;*
- *de favoriser les solutions de tarification dynamique pour les parkings-relais (modulation des tarifs en fonction de la demande et de l'occupation des parkings-relais).*
- Infrastructures de charge des véhicules électriques et hybrides et réseau d'avitaillement en carburants alternatifs

L'action I.22, axée sur la transition énergétique et la décarbonation du secteur des transports, vise la mise en place d'un schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables (SDIRVE) à l'échelle de la CAVM. Elle prévoit également l'installation de bornes de recharge et le développement du réseau de transport urbain en faveur de véhicules à faibles émissions, incluant des technologies telles que l'électrique, l'hydrogène et le bio-GNV.

Par ailleurs, l'avitaillement en énergies alternatives est abordé dans l'action K.25, qui consiste à identifier les besoins en services d'avitaillement pour les poids-lourds.

Ce type de réflexion pourrait aussi intégrer les voitures particulières car elles sont concernées par l'électrique mais aussi par les biocarburants.

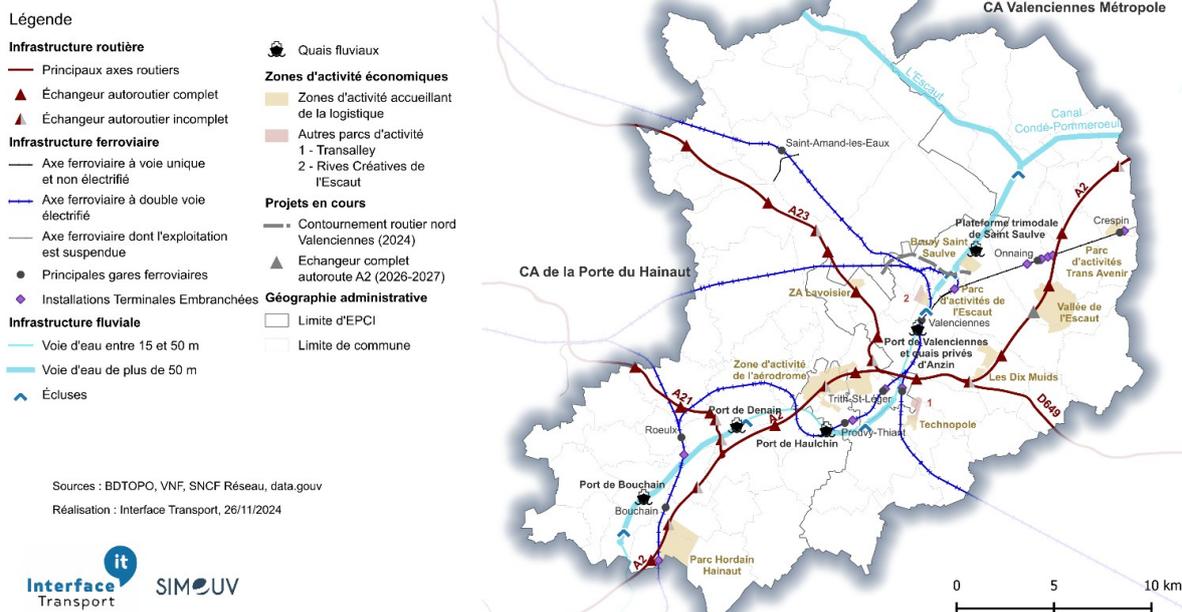
L'autorité environnementale recommande :

- *d'inclure au plan d'action du PDM, une réflexion sur les besoins en infrastructures d'avitaillement pour tous les types de véhicules ;*
- *d'intégrer ces éléments dans le schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables (SDIRVE) à l'échelle de la CAPH, de la CAVM ou le cas échéant, à celle du bassin de vie.*
- Continuité et sécurisation des itinéraires cyclables et piétons

Plusieurs actions visent à garantir une continuité d'itinéraires cyclables et piétons, en assurant leur sécurité et leur accessibilité pour l'ensemble des usagers (notamment l'action B.4 « Faciliter l'accès et la cohabitation tous modes au sein des pôles » et l'action H.17 « Libérer de l'espace public au profit des modes actifs »). Ces actions restent très générales, faute d'un diagnostic suffisamment détaillé.

- Schéma de desserte fluviale et ferroviaire

**Schéma de desserte fluviale et ferroviaire du
Plan de Mobilité du SIMOUV**



Installations multimodales du territoire Valenciennais (plan d'action page 89)

L'action J.23 vise spécifiquement à consolider et dynamiser le schéma de desserte fluviale et ferroviaire, en lien avec l'action J.24, qui consiste à piloter une stratégie foncière pour la réservation de sites stratégiques situés aux abords des canaux et des embranchements ferroviaires, dans le cadre de la réalisation du CSNE⁵.

- Étude des modalités de financement et de couverture des coûts d'exploitation (R.1214-1)

Le financement des actions du PDM ainsi que leur échéancier sont précisés aux pages 117 à 122. Toutefois, aucune étude des modalités de financement et de couverture des coûts d'exploitation n'est fournie. Les comptes 2024 sont accessibles sur le site du SIMOUV⁶.

Concernant le développement des mobilités actives, l'action H.18, dédiée à la mise en œuvre des schémas cyclables des deux communautés d'agglomération, est dotée d'un budget de 36,8 M€, soit un ratio de 10,50 € par an et par habitant, un niveau supérieur au seuil de 10 € généralement considéré comme ambitieux pour ce type d'investissement.

Par ailleurs, un budget de 9,4 M€ est alloué à l'action C.6 « Assurer les connexions entre le vélo et les transports collectifs », ce qui confirme la volonté du territoire de développer des infrastructures cyclables de qualité et de favoriser l'intermodalité au profit de ce mode de déplacement actif, durable et vertueux.

- Annexe particulière traitant de l'accessibilité

L'accessibilité de la voirie, des espaces publics et des réseaux de transports collectifs est traitée dans une annexe spécifique à la thématique.

La maîtrise d'ouvrage porteuse de l'action et ses partenaires sont précisés pour chaque action, ainsi que le coût estimé sur dix ans.

⁵ Canal Seine Nord Europe

⁶ https://www.simouv.fr/fileadmin/Public/Espace_documentaire/Rapport_activite/RA_2023BD.pdf

- **Évaluation**

Le plan de mobilité fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant est révisé.

Les deux actions de l'axe N (l'action N.29 « Assurer le suivi et l'évaluation des actions du PDM » et l'action N.30 « Créer un observatoire des mobilités »), vise à juger des avancées réalisées dans la mise en œuvre du PDM et l'atteinte des objectifs fixés.

Les indicateurs de suivi envisagés sont présentés dans le tableau programmatique de chaque axe stratégique.

Toutefois, les indicateurs de suivi du plan de mobilité ne comprennent pas d'élément permettant de suivre la sécurité des déplacements par le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel, comme l'exige l'article L.1214-2 du Code des transports.

L'autorité environnementale recommande d'intégrer un indicateur spécifique au dispositif de suivi et d'évaluation du plan de mobilité, afin de garantir sa conformité réglementaire avec l'article L.1214-2 du Code des transports, et d'assurer un suivi pertinent de la sécurité des modes actifs et émergents (piétons, cyclistes et utilisateurs d'engin de déplacement personnel).

II. Analyse de la qualité de l'évaluation environnementale et de la prise en compte de l'environnement par le plan de mobilité

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

L'évaluation environnementale a été réalisée par la société EcoVia d'Aix-en-Provence (13).

La version de l'évaluation environnementale n'est pas précisée.

L'autorité environnementale recommande de mentionner la version de l'évaluation environnementale sur chacun des documents afin de l'identifier clairement.

II.1. Analyse des éléments constitutifs et non thématiques du plan

II.1.1. Résumé non technique

Le résumé non technique, présenté sous la forme d'un fascicule distinct de 18 pages, reprend de manière trop synthétique les informations développées dans l'évaluation environnementale stratégique.

Il ne met pas suffisamment en avant les éléments essentiels constituant le plan de mobilité.

Toutefois, la synthèse de l'état initial de l'environnement ainsi que l'articulation du plan de mobilité avec les documents-cadres sont de qualité.

En revanche, l'analyse des incidences du plan d'action ainsi que des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC), demeure trop macro et ne fournit pas les éléments détaillés nécessaires.

Le zoom sur les émissions de gaz à effet de serre apparaît peu pertinent au regard des objectifs du plan de mobilité, qui visent notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, mais aussi la diminution de la pollution de l'air et sonore, ainsi que la préservation de la biodiversité.

Par ailleurs, l'analyse des secteurs susceptibles d'être impactés repose sur une carte (page 16) dont l'échelle, les couleurs et les contrastes ne permettent pas une identification claire des zones concernées, notamment en ce qui concerne les pistes cyclables.

Enfin, la partie dédiée aux indicateurs de suivi reste trop générale et manque de précisions sur les éléments de mesure et d'évaluation.

Globalement, le résumé non technique requiert l'ajout d'illustrations (diagramme pour la part modale, graphique pour l'évolution de la qualité de l'air, plan de localisation des secteurs à enjeux...).

L'autorité environnementale recommande de :

- *présenter les principaux éléments constitutifs du plan de mobilité (enjeux, scénarios, objectifs...) ;*
- *détailler les impacts environnementaux et préciser les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) ;*
- *réaliser des zooms thématiques sur la qualité de l'air, les nuisances sonores et la biodiversité, et pas uniquement les gaz à effet de serre ;*
- *compléter la partie liée aux indicateurs de suivi ;*
- *ajouter des illustrations pour visualiser les informations clés (diagrammes, graphiques et cartes) ;*
- *d'actualiser le résumé non technique après complément de l'évaluation environnementale.*

II.1.2. Articulation avec les plans et programmes

L'article L.1214-7 du Code des transports fixe les obligations de compatibilité du plan de mobilité avec les plans, orientations et objectifs, et l'article R.122-20 du Code de l'environnement précise que l'évaluation environnementale doit exposer l'articulation du plan de mobilité avec les autres plans, schémas, programmes ou documents de planification.

Le plan de mobilité doit être compatible avec ces documents, c'est-à-dire qu'il ne doit pas être en contrariété avec eux.

Le tome 3 de l'évaluation environnementale, présente l'analyse de l'articulation du plan de mobilité avec les documents locaux de planification suivant :

- schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France ;
- plan de protection de l'atmosphère (PPA⁷) Nord-Pas-de-Calais ;
- schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Valenciennois ;
- plans climat air énergie territoriaux (PCAET) des communautés d'agglomération Valenciennes Métropole et de la Porte du Hainaut.

La compatibilité des actions du PDM avec celles du SRADDET est présentée aux pages 10 à 15, mais il n'est pas précisé si cette analyse s'appuie sur la version du schéma approuvée par arrêté préfectoral du 29 novembre 2024, qui intègre notamment les objectifs de zéro artificialisation nette

⁷ Le plan de protection de l'atmosphère Nord-Pas-de-Calais approuvé en 2014, est actuellement en cours de révision et d'enquête publique

à l'horizon 2050 ainsi que ses deux paliers intermédiaires fixés pour 2031 et 2041.

L'analyse réalisée aux pages 15 et 16 au regard du PPA, n'intègre pas la vérification de la compatibilité du PDM avec les objectifs spécifiques fixés pour chaque polluant.

Le dossier indique que l'articulation entre le PDM et certains objectifs du SCoT relatifs à des besoins d'aménagements urbains et d'infrastructures du SCoT n'est pas traitée.

Il conviendrait de préciser ces éléments afin de clarifier les informations présentées à la page 19.

De plus, l'articulation du PDM avec les documents de planification relatifs à l'eau, notamment le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin hydrographique « Artois-Picardie » 2022-2027 n'a pas été examinée. Ce document fixe des objectifs visant à préserver et protéger la ressource en eau du territoire, ainsi que les écosystèmes aquatiques, les sites et les zones humides.

Afin de garantir une cohérence avec les stratégies territoriales, il est nécessaire d'évaluer la compatibilité du PDM avec les objectifs chiffrés des différents plans et programmes de planification (ex : ceux des PCAET mentionnés à la page 22). Cette analyse permettra de s'assurer que les objectifs du PDM sont au minimum équivalents et cohérents à ceux définis par ces documents.

L'autorité environnementale recommande de :

- *préciser que l'analyse des actions du PDM avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires des Hauts-de-France (SRADDET), repose sur la version approuvée par arrêté préfectoral du 29 novembre 2024 ;*
- *examiner la correspondance entre les objectifs chiffrés du plan de protection de l'atmosphère Nord-Pas-de-Calais (PPA) et les objectifs du plan de mobilité, et justifier en quoi les actions du plan de mobilité contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air ;*
- *préciser l'articulation entre le PDM et les objectifs du SCoT concernant les aménagements urbains et les infrastructures afin de clarifier les informations mentionnées à la page 19 ;*
- *identifier les enjeux liés à l'eau impactés par les actions du plan de mobilité, et vérifier si le plan de mobilité contribue aux objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin hydrographique « Artois-Picardie » 2022-2027 ;*
- *réaliser une analyse comparative des objectifs chiffrés du plan de mobilité, en les confrontant à ceux des autres plans et programmes pour s'assurer qu'ils sont au minimum équivalents.*

II.1.3. Dispositif de suivi et d'évaluation

Les indicateurs de suivi environnemental et sanitaire liés à la mise en œuvre du PDM sont présentés dans le tome 5 de l'évaluation environnementale.

Certains indicateurs existants utilisés pour le suivi des PCAET de la CAVM et de la CAPH (pages 4 et 5) seront repris dans le cadre du PDM. Il s'agit principalement d'indicateurs de mise en œuvre, tels que le nombre de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés et le nombre de trajets de covoiturage effectués annuellement.

Les propositions d'indicateurs figurant aux pages 5 et 6 portent en partie sur le suivi

environnemental et sanitaire du PDM. Certains permettent d'évaluer l'impact du plan sur l'environnement et la santé, comme la quantité annuelle de gaz à effet de serre et d'oxydes d'azote émis par le secteur des transports routiers ainsi que la part de la population exposée à des niveaux de bruit dépassant les limites réglementaires.

Cependant, d'autres indicateurs proposés ne sont pas directement liés à ces enjeux, à l'image du nombre de places de stationnement vélo créées, qui relève davantage du suivi des infrastructures mises en place.

Les indicateurs sont assortis d'une valeur d'état initial (valeur t0), mais pas d'un objectif de résultat, permettant lors du bilan obligatoire à mi-échec de réalisation, d'adapter éventuellement le contenu du plan d'action.

Concernant les objectifs majeurs du plan de mobilité définis réglementairement (réduction des gaz à effet de serre, amélioration de la qualité de l'air, diminution des nuisances sonores et préservation de la biodiversité), il serait pertinent de :

- distinguer les contributions respectives des déplacements de voyageurs et du transport de marchandises aux émissions de gaz à effet de serre et aux polluants atmosphériques ;
- étendre l'évaluation de l'exposition de la population aux nuisances sonores au-delà des infrastructures routières, en incluant les pôles d'échange multimodaux et autres infrastructures de transport non routières. Parallèlement, intégrer un indicateur quantifiant à la fois la part et le nombre de personnes concernées par ces dépassements de seuils ;
- proposer un ou plusieurs indicateurs spécifiques à la biodiversité, mesurant notamment les ruptures écologiques induites par les nouvelles infrastructures de transport. Cet indicateur pourrait être élargi à l'ensemble des continuités écologiques, en s'appuyant sur les éléments identifiés dans l'état initial de l'environnement (tome 2), et ne pas se limiter aux seuls milieux naturels remarquables.

Ces ajustements permettraient d'affiner l'évaluation des impacts du plan de mobilité.

L'autorité environnementale recommande de :

- *renforcer la pertinence du dispositif d'évaluation des incidences du plan de mobilité, en retenant uniquement des indicateurs environnementaux et sanitaires et en excluant les indicateurs de suivi de mise en œuvre ;*
- *d'affiner le suivi environnemental et sanitaire pour les objectifs majeurs du plan de mobilité définis réglementairement (réduction des gaz à effet de serre, amélioration de la qualité de l'air, diminution des nuisances sonores et préservation de la biodiversité) ;*
- *de compléter les indicateurs de suivi par un objectif de résultat.*

II.2.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 (ERC) ces incidences

D'un point de vue général, l'évaluation environnementale devrait s'appuyer sur une évaluation quantifiée des effets du plan sur les trafics, ceux-ci conditionnant les thématiques sur le bruit, la pollution de l'air et les gaz à effet de serre.

L'autorité environnementale recommande d'analyser les effets du PDM sur les différents trafics en

préalable à l'évaluation environnementale.

II.2.1. Émissions de gaz à effet de serre et changement climatique

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le SRADDET Hauts-de-France fixe un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 43 % d'ici 2031 et de 68 % d'ici 2050, par rapport à 2012.

Le PCAET de la CAVM prévoit une diminution des émissions de 14 % en 2026, 20 % en 2030 et 68 % en 2050 par rapport à 2016. Pour le secteur des transports, les objectifs sont plus ambitieux, avec une réduction de 23 % en 2030 et de 75 % en 2050. Ce plan vise également à renforcer la capacité de séquestration du carbone du territoire.

Le PCAET de la CAPH ambitionne une baisse des émissions de 24 % en 2030 et de 80 % en 2050, par rapport à 2015.

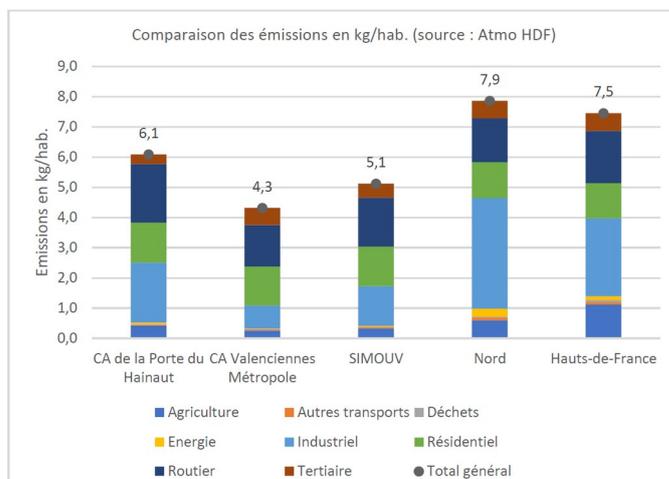
Toutefois, les projets d'infrastructures et d'aménagements prévus dans le PDM engendreront des émissions de GES lors des phases de travaux et entraîneront une réduction de la capacité de stockage du carbone, notamment en raison de l'imperméabilisation des sols.

Par ailleurs, la croissance démographique, passant de 349 668 habitants à 361 906 habitants, augmentera mécaniquement le nombre de déplacements et influencera les émissions de GES, en fonction de l'évolution des parts modales et des choix de mobilité.

> Qualité de l'évaluation environnementale stratégique et prise en compte des émissions de gaz à effet de serre

Le tome 2 état Initial de l'environnement estime les émissions de gaz à effet de serre du territoire du SIMOUV à 1 790 kilotonnes de CO₂ en 2020. Il distingue la CAPH à dominante industrielle, de la CAVM au profil plus résidentiel. Ces données proviennent de l'association agréée par l'État « Atmo Hauts-de-France ».

L'évaluation mentionne les trois « scopes » des émissions de gaz à effet de serre (« scope 1 » émissions directes, « scope 2 » émissions indirectes liées à l'énergie et « scope 3 » émissions indirectes incluant notamment les émissions sur le cycle de vie). Cependant, elle ne précise pas si le bilan intègre effectivement ces trois scopes.



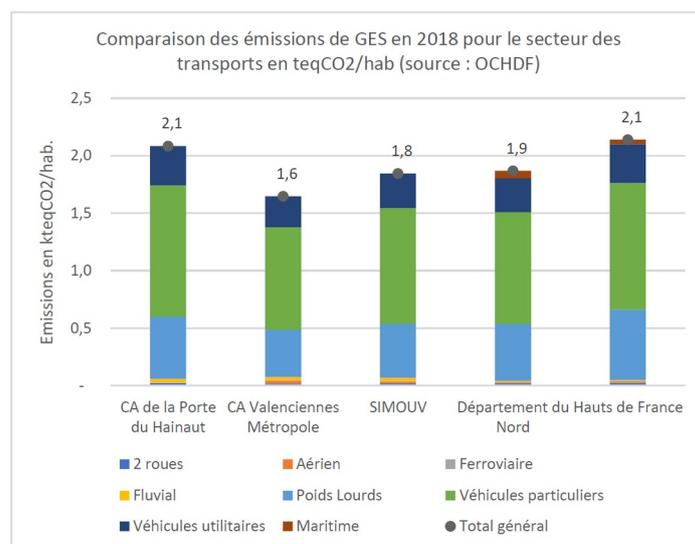
Comparatif des émissions de gaz à effet de serre par habitants et par secteur en 2020

(état initial de l'environnement page 87)

Entre 2008 et 2020, les émissions ont diminué dans tous les secteurs.

En 2020, la séquestration annuelle de carbone est estimée à 41,4 kilotonnes de CO₂, soit 2 % des émissions annuelles. Le déstockage est évalué à 7 kilotonnes de CO₂.

Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports s'élèvent à 645 kilotonnes de CO₂, dont 97 % pour le secteur routier. Les véhicules particuliers (54%) et des poids-lourds (26 %) sont les principales sources d'émissions. Contrairement aux autres secteurs, ces émissions ont augmenté entre 2008 et 2018.



Comparatif des émissions de gaz à effet de serre par mode de transport en 2018
(état initial de l'environnement page 89)

L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre par mode de transport en 2018 ne distingue pas les émissions des déplacements de voyageurs et du transport de marchandises, ni leur répartition par flux de trafic (interne, échanges avec l'extérieur, transit).

L'autorité environnementale recommande la mise à jour du bilan des émissions de gaz à effet de serre à une année de référence plus récente, et de considérer le transport de marchandises pour le secteur du transport routier.

Le changement climatique est abordé sous l'angle de ses conséquences (diminution des débits des cours d'eau, intensification des événements climatiques extrêmes), dans plusieurs thématiques de l'évaluation environnementale (ressources en eau, risques naturels...).

Toutefois, l'atténuation du changement climatique n'est pas explicitement traitée. Aucun développement n'aborde la réduction des émissions dans le secteur des transports ainsi que la limitation de la consommation d'espace et de l'artificialisation des sols.

L'évaluation environnementale n'identifie aucune incidence du PDM sur les émissions de gaz à effet de serre (page 16 du tome 4). Cette affirmation reste à démontrer, à la fois par action (ex : développement d'infrastructures, évolutions modales) et à l'échelle globale du plan (via des

modélisations plus détaillées).

L'absence d'incidences négatives implique que le PDM ne propose aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation des émissions de gaz à effet de serre.

Or, la réalisation d'infrastructures et d'aménagements, ainsi que le développement des services de transport collectif, engendreront inévitablement des émissions de gaz à effet de serre, notamment lors des travaux.

Ces émissions pourront être partiellement ou totalement compensées par le report modal du transport routier vers des modes plus vertueux, l'électrification du parc automobile, ou d'autres évolutions technologiques.

L'état initial de l'environnement identifie plusieurs enjeux majeurs :

- la réduction de la part modale des véhicules particuliers, au profit des transports collectifs et modes actifs, notamment sur les trajets courts et intra-urbains ;
- la modernisation des véhicules de transport en commun (ex : passage aux carburants alternatifs, dispositifs de post-traitement des émissions) ;
- le renouvellement du parc roulant, en privilégiant les véhicules dits propres.

Les estimations des émissions de gaz à effet de serre s'appuient sur des modélisations intégrant plusieurs paramètres :

- les parts modales ;
- les taux de remplissage des véhicules particuliers et transports en commun ;
- les facteurs d'émission des véhicules ;
- la population du territoire.

Les trois scénarios (référence, étoile et multipolaire) ont été modélisés à l'horizon 2034, puis comparés (page 10 du tome 4). L'analyse prend en compte les déplacements des voyageurs, mais pas le transport de marchandises.

L'autorité environnementale recommande de réaliser un bilan détaillé des émissions de gaz à effet de serre :

- *couvrant les phases de travaux et d'exploitation ;*
- *intégrant le scope 3 pour éviter une surestimation des émissions évitées ;*
- *prenant en compte les incidences potentielles du plan afin d'identifier des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées le cas échéant.*

II.2.2. Air : lutte contre la pollution de l'air

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

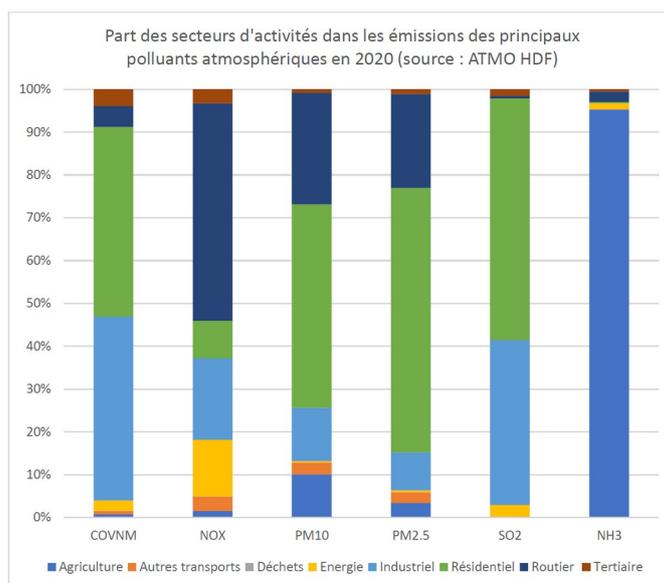
La pollution de l'air est responsable de 6 500 décès prématurés chaque année en Hauts-de-France, entraînant une réduction de l'espérance de vie de deux ans dans les zones les plus exposées. Elle a un impact sanitaire majeur, favorisant le développement de maladies respiratoires, cardiovasculaires et de certains cancers.

Dans le Valenciennois, la qualité de l'air constitue un enjeu critique, avec des concentrations élevées en particules fines (PM_{2.5} et PM₁₀) et en oxydes d'azote (NO_x). Le trafic routier y contribue de manière significative, étant responsable de 51 % des émissions de NO_x et de près d'un quart des particules fines.

La réduction de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, en particulier aux PM_{2.5}, PM₁₀ et NO_x, représente un enjeu prioritaire. Cette action doit cibler en priorité les zones d'habitat densément peuplées et les grands axes routiers, où les niveaux de pollution sont les plus élevés.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale stratégique

L'état initial de l'environnement repose sur les données d'Atmo Hauts-de-France, établissant un bilan des émissions de polluants atmosphériques pour 2020.



Part des secteurs d'activité dans les émissions des principaux polluants atmosphériques du Valenciennois en 2020 (état initial de l'environnement page 106)

L'autorité environnementale recommande une mise à jour de ce bilan avec une année de référence plus récente, notamment pour le secteur du transport routier.

Entre 2008 et 2020, les émissions ont diminué pour l'ensemble des polluants suivis (page 107).

Les concentrations annuelles des principaux polluants émis par le trafic routier (NO_x, PM_{2.5} et PM₁₀) sont présentées pour 2022 (page 108 du tome 2) au niveau des deux communautés d'agglomération. Cette année-là, l'indice de qualité de l'air était majoritairement moyen, avec 30 à 40 jours de mauvaise qualité.

L'exposition de la population est illustrée par des cartographies issues des modélisations d'Atmo Hauts-de-France, jugées peu détaillées, ainsi que par des analyses littérales.

En 2022, 69 % de la population de la CAPH était exposée à des concentrations moyennes de NO₂ supérieures aux recommandations de l'OMS, et presque toute la population à des niveaux de particules fines supérieurs aux seuils de l'OMS.

Sur le territoire de la CAVM, la situation est encore plus préoccupante, avec 81 % de la population exposée à des concentrations moyennes de NO₂ dépassant les recommandations de l'OMS.

L'évaluation environnementale ne fait pas référence à la réglementation nationale et n'intègre pas

de cartographie détaillée de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique. Une telle cartographie permettrait d'estimer le nombre de personnes concernées dans les zones de dépassement des seuils réglementaires et des recommandations de l'OMS.

L'autorité environnementale recommande d'élaborer une cartographie de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, pour estimer le nombre de personnes concernées dans les zones de dépassement des seuils réglementaires et des recommandations de l'OMS.

L'état initial de l'environnement met en évidence plusieurs enjeux majeurs, notamment la réduction de l'usage de la voiture individuelle au profit des transports collectifs, des modes actifs et du covoiturage, ainsi que la fluidification du trafic et l'optimisation de la mobilité des entreprises.

L'évaluation environnementale associe de manière surprenante la thématique air à celle des nuisances sonores et n'identifie aucune incidence négative du PDM sur la qualité de l'air (page 16 du tome 4). Elle mentionne uniquement des actions ayant des effets potentiellement positifs, comme la réduction des vitesses de circulation ou le développement des mobilités électriques.

Enfin, l'évaluation ne décrit pas l'évolution territorialisée de la pollution de l'air, alors que la mise en œuvre de la zone à faibles émissions (ZFE) (action I.20) et l'évolution du parc automobile pourraient conduire à une réduction des émissions de polluants atmosphériques.

L'autorité environnementale recommande de réévaluer les incidences du PDM sur la qualité de l'air en :

- *dissociant cette thématique des nuisances sonores ;*
- *intégrant une analyse territorialisée projetée de l'évolution de la pollution atmosphérique à la suite de la mise en œuvre du plan d'action.*

➤ Prise en compte de la pollution de l'air

L'analyse du plan d'action n'a pas révélé d'actions potentiellement négatives pour la qualité de l'air, ce qui signifie qu'aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation en matière de qualité de l'air n'est prévue.

II.2.3. Bruit : lutte contre la pollution sonore

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'exposition au bruit a un impact direct sur la santé humaine, pouvant entraîner des troubles du sommeil, des maladies cardiovasculaires et d'autres effets néfastes.

Sur le territoire du Valenciennois, les infrastructures de transport existantes génèrent d'importantes nuisances sonores pour les riverains, les routes étant l'une des principales sources de bruit.

Les projets d'aménagement des transports collectifs, des pôles d'intermodalité et des aires de covoiturage sont susceptibles d'accroître ces nuisances. Ils engendreront une augmentation temporaire du bruit durant les travaux de construction et peuvent également provoquer une hausse durable des niveaux sonores une fois en exploitation, en particulier dans les secteurs actuellement faiblement exposés au bruit.

- Qualité de l'évaluation environnementale stratégique et prise en compte des émissions de la pollution sonore

Le tome 2 de l'état initial de l'environnement aborde la thématique des nuisances sonores entre les pages 113 et 125.

Le territoire est présenté, notamment aux pages 117 et 119, comme fortement exposé aux nuisances sonores en raison de la présence de nombreuses infrastructures de transport terrestre classées parmi les sources de bruit les plus significatives. Parmi celles-ci, les autoroutes A2 et A23, ainsi que les routes départementales D40 et D169, sont répertoriées en catégories sonores 1 et 2 (selon un classement en cinq catégories, la catégorie 1 étant la plus bruyante). Dix communes du territoire⁸ sont particulièrement affectées par les nuisances sonores liées aux voies routières non concédées. À Valenciennes, 1 654 personnes et deux établissements d'enseignement sont exposés à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires.

Concernant le réseau ferroviaire (pages 118 et 119), deux lignes à grande vitesse traversent le territoire du SIMOUV, exposant 3 180 habitants, ainsi que six établissements de santé et six établissements d'enseignement, à des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires.

Enfin, l'aérodrome de Valenciennes-Denain est identifié comme une source supplémentaire de nuisances sonores (page 122), illustrée par la cartographie de son plan d'exposition au bruit. Toutefois, aucune donnée n'est fournie concernant la population exposée.

Par ailleurs, les voies navigables et leurs équipements, bien qu'ils puissent être sources de bruit, ne sont pas mentionnés.

L'autorité environnementale recommande d'enrichir l'analyse thématique en :

- *intégrant les voies navigables et leurs aménagements à la cartographie des nuisances sonores ;*
- *précisant l'impact sonore de l'aérodrome de Valenciennes-Denain sur la population riveraine.*

Les principaux enjeux en matière de nuisances sonores, mentionnés à la page 125, sont d'identifier et de traiter les points noirs du bruit tout en préservant les zones sensibles. Cela implique une réduction du trafic routier, une amélioration de la fluidité des déplacements et une promotion des transports collectifs et des mobilités douces.

Le tome 4 (page 5) identifie la réduction des nuisances sonores liées aux déplacements et de la population exposée comme un enjeu thématique prioritaire. Toutefois, l'état initial de l'environnement se limite à une compilation de données locales, sans offrir une vision complète des sources de nuisances sonores et des populations exposées.

L'autorité environnementale recommande :

- *la création de cartes d'exposition au bruit intégrant les infrastructures de transport et les populations concernées ;*
- *une analyse approfondie de ces données pour identifier les secteurs à enjeux.*

8 Pour la CAVM : Anzin, Beuvrages, Bruay-sur-l'Escaut, Fresnes-sur-Escaut, Quiévrechain, Valenciennes, Vieux-Condé, et pour la CAPH : Bouchain, Raismes, Saint-Amand-les-Eaux

L'évaluation environnementale (tome 4, page 33) indique qu'aucune action du plan de mobilité n'entraîne d'impact négatif sur les nuisances sonores. Cette affirmation pourrait toutefois s'avérer inexacte, notamment en ce qui concerne les phases de travaux et l'exploitation des aménagements envisagés, dont les effets dépendront de leur localisation.

De plus, les actions I.21 (« Étendre la ville à 30 ») et I.22 (« Soutenir le développement de l'électromobilité ») sont présentées comme permettant une réduction des nuisances sonores.

L'autorité environnementale recommande de réévaluer les incidences du plan de mobilité, en croisant les secteurs concernés par les travaux et l'exploitation des nouvelles infrastructures, avec les zones d'habitat et les établissements accueillant des publics sensibles.

II.2.4. Consommation d'espace et artificialisation des sols

» Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La maîtrise de l'artificialisation des sols et la préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers sont essentielles pour maintenir la biodiversité, améliorer la qualité de l'air, et atténuer les effets du changement climatique.

Le territoire, qui s'étend sur 635 km², est caractérisé par une forte urbanisation autour de Valenciennes et une expansion périurbaine, ainsi que par des zones urbaines et des espaces ruraux sur la Porte du Hainaut.

La création de voiries en site propre et de pistes cyclables peut entraîner une artificialisation supplémentaire, en fonction de la largeur actuelle des voies et de leur localisation. De même, l'aménagement de parcs relais contribuera à l'augmentation des surfaces bâties.

» Qualité de l'évaluation environnementale stratégique

L'état initial de l'environnement (tome 2) présente sommairement aux pages 12 à 13, l'occupation des sols du territoire Valenciennois.

En 2018, les espaces agricoles occupaient 56 % du territoire, les espaces artificialisés 27 %, les forêts et les milieux semi-naturels 15 % et les zones humides 1 %.

Entre 2012 et 2018, environ 276 hectares ont été artificialisés dont 217 hectares d'espaces agricoles et 59 hectares de forêts et de milieux naturels.

L'enjeu lié à l'occupation des sols et la consommation d'espaces naturels et agricoles est qualifié de niveau moyen.

L'évaluation environnementale souligne que peu d'actions ont un impact direct sur cette thématique. Cependant, elle met en avant le contexte du CSNE qui devrait contribuer à limiter la consommation d'espace et l'artificialisation notamment au travers des actions B.3 « Anticiper l'aménagement du territoire en faveur des transports en commun et des modes actifs » et J.24 « Piloter une stratégie foncière de réservation des sites stratégiques aux abords des canaux et des embranchements ferroviaires ».

En revanche, l'évaluation identifie l'action K.25 « Réaliser un diagnostic des flux de poids lourds et des dysfonctionnements au sein des zones d'activité », comme potentiellement génératrice d'artificialisation supplémentaire.

Les secteurs susceptibles d'être impactés principalement par la création d'infrastructures cyclables, d'espaces de covoiturage et d'aménagements urbains (espaces d'intermodalité), figurent aux pages 17 et 18 du tome 4.

La superficie totale est estimée à 268 hectares dont 91 % pour des aménagements cyclables, 7 % des espaces d'intermodalité et 2 % des aires de covoiturage. Cette surface semble élevée (avec une largeur de trois mètres pour une piste cyclable, les chiffres donnés correspondent à 813 kilomètres), Parmi ces surfaces, 14 % concernent des espaces naturels et forestiers (page 19) nécessitant un niveau de détail plus approfondi pour les localiser.

La carte de localisation des secteurs impactés (page 18) n'est pas lisible à l'échelle proposée. Des zooms sur les zones concernées sont nécessaires pour une analyse plus fine.

La consommation d'espace projetée n'est pas mise en perspective avec les valeurs des documents de planification locaux. Un comparatif permettrait d'évaluer la cohérence du projet avec les objectifs de maîtrise de l'artificialisation.

L'autorité environnementale recommande :

- de préciser les surfaces susceptibles d'être consommées, en les détaillant par type d'infrastructures ou d'aménagements concernés, ainsi que par type d'occupation des sols actuel (espaces agricoles, naturels, artificialisés...) ;
- d'améliorer la lisibilité de la carte de localisation des secteurs impactés en ajoutant des zooms détaillés sur les zones concernées ;
- de mettre en perspective la consommation d'espace projetée avec les valeurs des documents de planification locaux.

➤ Prise en compte de la consommation d'espace et de l'artificialisation des sols

Le tome 4, page 33, cite l'action B.3 « Anticiper l'aménagement du territoire en faveur des transports en commun et des modes actifs » qui constituera une mesure de réduction qui rationalisera et maximisera la consommation d'espace.

Des mesures d'économie d'espace sont prévues page 34, notamment en optimisant la largeur des voiries, en favorisant le stationnement en silo ou souterrain et en privilégiant les aménagements sur des espaces déjà urbanisés. La mutualisation des infrastructures est également évoquée afin de maximiser leur utilisation.

Si ces mesures vont dans le bon sens, elles restent toutefois générales dans leur définition. Même en l'absence d'une localisation précise des futurs aménagements, il serait pertinent d'édicter des principes généraux non seulement de réduction, mais aussi d'évitement et de compensation des impacts.

Ces mesures pourraient aussi être quantifiées.

L'autorité environnementale recommande de :

- définir dès le stade du plan de mobilité, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, afin d'encadrer les futures études d'impact des projets d'infrastructures et d'aménagements ;
- quantifier les mesures visant à limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des

sols ;

- envisager des mesures de compensation pour lutter contre les impacts résiduels sur l'environnement et les espaces naturels.

II.2.5. Milieux naturels, biodiversité et Natura 2000 : préservation de la biodiversité

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire se distingue par la richesse de ses milieux naturels, avec une forte présence de forêts au nord, ainsi que des paysages bocagers humides et des marais.

Ce territoire, caractérisé par une sensibilité écologique élevée, abrite :

- 23 zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I et 3 ZNIEFF de type II ;
- 16 espaces naturels sensibles (ENS) ;
- 3 sites Natura 2000 : une zone de protection spéciale (FR3112005 « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut ») et deux zones spéciales de conservation (FR3100505 « Pelouses métallicoles de Mortagne-du-Nord » et FR3100507 « Forêts de Raismes, Saint-Amand, Wallers et Marchiennes, et plaine alluviale de la Scarpe ») ;
- le parc naturel régional Scarpe-Escaut.

Les projets d'infrastructures et d'aménagements entraîneront une artificialisation des sols, une consommation accrue de l'espace et des déboisements. Ces transformations conduiront à une dégradation des fonctionnalités écologiques des milieux naturels.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux naturels et de la biodiversité

L'état initial de l'environnement, présenté à partir de la page 30, dresse un inventaire détaillé des périmètres de protection et d'inventaire, illustré par de nombreuses cartographies. Il inclut également la trame verte et bleue⁹, identifiée à l'échelle régionale dans le SRADDET et définie à l'échelle du SIMOUV dans le cadre de son SCoT.

L'enjeu lié aux milieux naturels est qualifié de niveau fort, sans précisions supplémentaires. Il pourrait cependant concerner plusieurs aspects :

- la perméabilité écologique des infrastructures et des espaces artificialisés ;
- la préservation des continuités écologiques ;
- la fonctionnalité écologique des milieux humides et aquatiques ;
- la protection des espaces naturels ;
- la limitation de la pollution lumineuse, nuisible à la faune nocturne.

Dans le tome 2, à la page 51, la limitation de la consommation d'espace et la préservation des milieux naturels, de la faune et de la flore sont mises en avant. L'accent est mis sur l'évitement des infrastructures dans les zones sensibles, l'intégration d'espaces tampons autour des milieux aquatiques et la protection des continuités écologiques, y compris en milieu urbain.

Dans le tome 4, à la page 16, il est indiqué qu'aucune action du plan ne génère d'impact négatif sur

9 Réservoirs de biodiversité et corridors écologiques

les milieux naturels. Toutefois, l'analyse des incidences potentielles sur les milieux forestiers, haies, plaines humides et la biodiversité n'est pas détaillée à l'échelle des projets d'infrastructure ou d'aménagement.

Pourtant, dans le zoom consacré aux secteurs susceptibles d'être impactés (pages 18 à 22 du tome 4), plusieurs projets sont situés dans des périmètres d'inventaire et de protection de la biodiversité. Cependant, le niveau de détail des illustrations mériterait d'être amélioré pour faciliter la compréhension des enjeux.

Sans mesures spécifiques, les infrastructures et aménagements prévus pourraient entraîner des ruptures écologiques, compromettant la continuité des habitats, une augmentation de la pollution lumineuse, perturbant la faune nocturne ou encore des nuisances sonores, affectant les zones sensibles.

Une mesure générale de réduction est mentionnée à la page 22 : « Éviter de réduire la fonctionnalité des sites concernés par les infrastructures du plan mobilité, notamment lors des phases travaux ». Toutefois, la définition précise des mesures d'évitement, de réduction et de compensation est renvoyée implicitement aux études d'impact des projets. L'approche proposée repose sur deux principes : privilégier des surfaces anthropisées existantes pour limiter l'artificialisation, et intégrer des mesures de préservation de la biodiversité dans les nouveaux aménagements. Cette approche s'inscrit dans une logique d'évaluation environnementale stratégique, mais mériterait d'être approfondie pour assurer une réelle protection des milieux naturels.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'analyser de manière approfondie les impacts des projets d'infrastructures et d'aménagements sur le patrimoine naturel (espaces protégés, continuités écologiques...), et de l'accompagner de cartographies détaillées ;*
- *de clarifier les impacts et les secteurs concernés ;*
- *de définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour encadrer les futurs aménagements et infrastructures prévus au plan de mobilité.*

➤ Évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences (pages 24 à 31 du tome 4) présente une description des trois sites Natura 2000 situés sur le territoire du Valenciennois, ainsi qu'une analyse de leurs vulnérabilités. Toutefois, les sites situés à moins de 20 kilomètres du territoire doivent également être pris en compte dans l'évaluation. Parmi eux :

- la ZPS FR3112002 « Les Cinq Tailles », au nord-ouest ;
- la ZSC FR3100509 « Forêts de Mormal et de Bois l'Évêque, Bois de la Lanière et Plaine alluviale de la Sambre », au sud-est.

L'analyse des incidences du plan de mobilité sur ces sites est notamment illustrée par une cartographie (pages 30 et 31). Toutefois, une extension de cette analyse aux incidences notables prévisibles du plan, par action, permettrait d'enrichir l'évaluation et d'anticiper plus précisément les impacts potentiels.

L'évaluation conclut que le plan de mobilité n'entraînera pas d'incidences susceptibles de remettre en cause les habitats et espèces ayant conduit à la désignation des sites Natura 2000.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'élargir le périmètre de l'évaluation en intégrant l'ensemble des sites Natura 2000 situés dans un rayon de 20 kilomètres autour du territoire ;*
- *d'approfondir l'analyse en évaluant les incidences du plan par action, afin d'identifier plus précisément les effets potentiels sur ces sites protégés.*