



SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS

PLAN DE MOBILITE

Rapport de présentation

Tome 1. Résumé non technique

Document pour arrêt



EcoVia SCOP SARL
Europôle de l'Arbois – Bât Marconi – Avenue Louis Philibert
13100 AIX EN PROVENCE
04 42 12 53 31 – contact@ecovia.fr – www.ecovia.fr
SIRET : 483 216 792 00026 – APE : 7112B

1. Cadre législatif

Conformément à l'article R151-3 du Code de l'urbanisme, le rapport de présentation plan de mobilité (PDM), au titre de l'évaluation environnementale :

1° Décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du Code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;

2° Analyse les perspectives d'évolution de l'état initial de l'environnement en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan ;

3° Expose les conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du Code de l'environnement ;

4° Explique les choix retenus mentionnés au premier alinéa de l'article L. 151-4 du Code de l'urbanisme au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national, ainsi que les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan ;

5° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser, s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement ;

6° Définit les critères, indicateurs et modalités retenues pour l'analyse des résultats de l'application du plan mentionnée à l'article L. 153-27 du Code de l'urbanisme et, le cas échéant, pour le bilan de l'application des dispositions relatives à l'habitat prévu à l'article L. 153-29 du Code de l'urbanisme. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du plan sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

7° Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Le rapport de présentation au titre de l'évaluation environnementale est proportionné à l'importance du plan local d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée.

Sommaire

1. Cadre législatif	2
2. Synthèse de l'état initial de l'environnement.....	4
2.1. Milieu physique et occupation du sol.....	4
2.2. Paysages et patrimoine.....	4
2.3. Milieux naturels et biodiversité	5
2.4. Ressource en eau	5
2.5. Ressources minérales	5
2.6. Energie et gaz à effet de serre.....	5
2.7. Qualité de l'air	6
2.8. Nuisances sonores	6
2.9. Déchets.....	7
2.10. Sites et sols pollués.....	7
2.11. Risques majeurs	7
3. Les enjeux environnementaux	8
4. Articulation avec les documents-cadres	9
5. Justification des choix : solutions de substitution raisonnables et motifs des choix	10
5.1. Solution de substitution raisonnables	10
5.2. Motifs des choix	10
6. Analyse des incidences du plan d'action.....	12
6.1. Les incidences environnementales du PDM	12
6.2. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC)	14
6.3. Zoom sur les émissions de GES.....	14
6.3.1. Scénarios comparés	14
6.4. Analyse des secteurs susceptibles d'être impactés	15
6.5. Analyse des incidences au titre de Natura 2000	16
7. Indicateurs et modalité de suivi	18
8. Méthodologie.....	18

2. Synthèse de l'état initial de l'environnement

2.1. Milieu physique et occupation du sol

Les grands plateaux crayeux du Secondaire de l'Artois et de Picardie plongent sous les horizons Tertiaires argilo-sableux de l'immense plaine du nord de l'Europe. A l'échelle de l'arrondissement, cette situation se décline en 5 grands ensembles composant les caractéristiques géologiques du Valenciennois. Le territoire est également marqué par ses principaux cours d'eau (la Scarpe, l'Escaut et la Sensée).

La température moyenne sur le territoire est de 10,9 °C avec une température moyenne maximale de 23,9 °C en août et une température moyenne minimale de 1,4°C en janvier, ces températures pourraient augmenter d'environ +0,4 °C (évolution basse en printemps) jusqu'à +2,9 °C (valeur haute en été) en 2050. Ces augmentations de température sur le territoire sont moins marquées au printemps que sur le reste de l'année.

La pluviométrie moyenne est de 708 mm/an, le mois le plus pluvieux étant juillet (73,4 mm soit environ 10 % des précipitations annuelles) et le mois le moins pluvieux étant janvier (52 mm). L'évolution du régime de pluie est incertaine sur le territoire, en revanche, le nombre de jours avec sols secs¹, devrait augmenter, notamment en été et en automne.

Le territoire du Valenciennois est marqué par une artificialisation forte (27% du territoire est artificialisé), notamment le long des autoroutes, de l'ancien arc minier et du bassin industriel le long de l'Escaut. Ainsi, plus du quart de la surface totale du territoire est occupé par des surfaces artificialisées (habitat, zones industrielles, zones commerciales, infrastructures de transport, friches industrielles, etc.).

Plus de la moitié du territoire (56%) reste occupée par des espaces agricoles, tandis que les espaces forestiers (15%) occupent le reste du territoire, les zones humides et espaces en eau ne représentant qu'environ 2% de la surface totale du territoire.

2.2. Paysages et patrimoine

Le territoire du Valenciennois est composé d'une mosaïque de paysages où plaines humides, plateaux agricoles, vallées, paysages urbains industriels et miniers se côtoient. On peut ainsi découper le paysage du territoire en cinq unités paysagères les paysages de plaine humide, les paysages agricoles, les paysages urbains et industriels, les paysages de vallées, l'arc minier.

Le Valenciennois rencontre des difficultés en termes d'identification de ses entrées de ville ou de territoire. Sur la partie Nord du territoire, les pressions périurbaines sont élevées et font peser des risques d'étalement urbain. Ce développement urbain non maîtrisé crée des difficultés d'identification et de lisibilité des entrées de ville.

Le patrimoine du Valenciennois se caractérise d'une part par des éléments patrimoniaux bâtis protégés dans les centres des grandes villes du territoire, et par une diversité d'éléments non protégés de type miniers, industriels, abbaciaux ou agricoles. La protection des éléments remarquables patrimoniaux ainsi que la maîtrise de l'urbanisation apparaissent comme les enjeux majeurs du territoire. La signature de la nouvelle Charte du parc en 2010 ainsi que l'inscription du Bassin Minier à l'UNESCO concourent à cette fin.

On recense 14 sites classés, 4 sites inscrits, 90 monuments historiques (dont 35 sur Valenciennes). On retrouve un SPR sur la commune de Valenciennes d'une surface de 890 ha (soit environ 64% de la surface de la commune).

La Mission Bassin Minier (MBM), dans le cadre de son chantier patrimoine, a mené pour le compte de l'Etat et du Conseil Régional Nord-Pas de Calais, une étude-action fondatrice, portant sur la valorisation et la mise en réseau du patrimoine minier. Les résultats de cette étude ont permis une prise de conscience, de la part des acteurs du territoire, de la valeur de l'héritage légué par la mine et de la nécessité de le préserver.

A l'échelle du territoire du SIMOUV, on peut recenser 20 sites inscrits occupant une surface totale de 1153 ha sur les communes.

¹ Un jour est considéré avec sol sec lorsque l'indice d'humidité des sols superficiels (SWI) est inférieur à 0,4.

2.3. Milieux naturels et biodiversité

De nombreux milieux naturels remarquables sont identifiés sur le territoire, - une forte proportion de milieux forestiers au nord du territoire, et des milieux bocagers humides et marais. En revanche, l'urbanisation et l'évolution des pratiques agricoles portent atteinte à ces milieux naturels (artificialisation et perte de fonctionnalité, grandes cultures).

Plusieurs périmètres d'inventaires et de protection viennent améliorer la connaissance de ces milieux et les protéger (23 ZNIEFF I, 3 ZNIEFF II, 5 RBD, 16 ENS, 2 sites acquis ou assimilés par le CEN, 3 Sites Natura 2000, dont 1 ZPS et 2 ZSC, le PNR Scarpe-Escaut couvre également une partie du territoire). La trame verte et bleue a été définie dans le cadre du SCOT du SIMOUV.

2.4. Ressource en eau

D'après l'état des lieux du SDAGE, sur le territoire du SIMOUV, un seul cours d'eau en bon état écologique, 3 cours d'eau en état moyen et toutes sont en mauvais état chimique. Les deux masses d'eau « plans d'eau » étaient également en mauvais état chimique, une en potentiel écologique moyen et l'autre en bon potentiel. Pour les masses d'eau souterraines, elles présentent un bon état quantitatif mais un état chimique médiocre pour deux d'entre elles. D'autre part, toutes les communes sont localisées en zones sensibles, en zones vulnérables et la commune de Rumegies est en zone de répartition des eaux.

D'autre part, l'état chimique des masses d'eau reste mauvais depuis le dernier état des lieux du SDAGE. Mais l'état écologique s'est amélioré pour certains cours d'eau et à l'inverse détérioré pour d'autres.

Concernant l'approvisionnement en eau potable, on observe une conformité microbiologique et physicochimique de l'eau distribuée sur la CAPH. Les rendements sont également globalement supérieurs à 80%.

Pour l'assainissement, le territoire dispose de 21 systèmes d'assainissement collectif pour un total d'environ 377 000 équivalents habitant pour une population de 350 000 habitants. En 2021, seule la station de Bruay-sur-Escaut n'était pas conforme. Cependant, le réseau d'assainissement est en partie unitaire (mélange eaux usées et pluviales) sensible aux précipitations

2.5. Ressources minérales

Au total, d'après le BRGM, le territoire métropolitain compte 2 sites d'extraction actifs et 85 anciens sites d'extraction (sites fermés).

2.6. Energie et gaz à effet de serre

En 2020, 94 63 GWh d'énergie finale ont été consommés sur le territoire du SIMOUV, soit environ 27,1 MWh par habitant, c'est un niveau proche des ratios des échelles supérieures (26,3 MWh/hab pour le département et 27,6 au niveau régional). La consommation énergétique est globalement à la baisse sur la période 2008-2020.

Le secteur des transports routiers est le troisième secteur le plus énergivore avec 2113 GWh consommé, soit environ 22% de l'énergie totale consommée. Le secteur industriel avec 39 % des consommations (3708 GWh) est le secteur d'activité le plus consommateur d'énergie, suivi du secteur résidentiel (26% - 2485 GWh). Les énergies fossiles représentent environ 61% de l'énergie consommée sur le territoire, celle-ci est consommée sous la forme de gaz naturel (32%), de produits pétroliers (27%) et de CMS (2%).

En 2020, 547 GWh ont été produits sur le territoire du SIMOUV par les énergies renouvelables, soit 1,6 MWh/hab, contre 3,5 MWh/hab. à l'échelle régionale. 60% de cette énergie est consommée sous la forme de bois-énergie et 29% sous la forme d'agrocultures, pour les ENR directement produites sur l'EPCI, l'éolien représente 8% et le reste est produit par le photovoltaïque, la géothermie ou la valorisation de biogaz. Ainsi, la production électrique ne représente que 10% de la production en ENR du territoire.

Concernant les émissions de GES, en 2020, 1 790 kilotonnes équivalent CO₂ (kteqCO₂) ont été émises sur le territoire du SIMOUV, soit 5,1 tonnes équivalent CO₂ par habitant (teqCO₂/hab.), c'est nettement moins qu'aux

échelles départementale et régionale ou ces émissions atteignent respectivement 7,9 teqCO₂/hab. et 7,5 teqCO₂/hab, notamment du fait de la part importante de l'industrie (47% des émissions pour le département et 35% pour la région contre 26% sur le SIMOUV). Les transports routiers sont le premier poste d'émissions de GES du territoire (environ 1/3 des émissions), suivi du secteur industriel 26% et résidentiel 26%, on peut noter un profil industriel plus marqué pour la CAPH et plus résidentiel pour la CAVM.

Entre 2008 et 2020, on observe une tendance à la baisse des émissions de GES sur le territoire du SIMOUV, en effet, celles-ci ont diminué d'environ 17% entre 2008 et 2020, le secteur des transports routiers est le seul secteur pour lequel l'on n'observe pas de baisse des émissions.

En 2018, la séquestration de carbone annuelle (stockage du carbone de l'atmosphère via la photosynthèse effectuée par les végétaux) sur le territoire du SIMOUV est estimée à - 41,4 kilotonnes équivalent CO₂, soit environ 2% des émissions du territoire en 2020

2.7. Qualité de l'air

Les principaux secteurs émetteurs du territoire sont :

- Le secteur résidentiel, principal secteur émetteur de particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}) de SO₂ et de COVNM ;
- Le secteur routier, principal secteur émetteur de NO_x et contributeur important pour les émissions de PM₁₀ et de PM_{2,5} ;
- Le secteur industriel, important contributeur pour les émissions de COVNM et de SO₂ et émissions notables de NO_x, de PM₁₀ et de PM_{2,5}.
- Le secteur de l'agriculture, qui représente 95% des émissions de NH₃ et 10% des émissions de PM₁₀.

Par rapport aux territoires d'échelles supérieures, les émissions à l'échelle du SIMOUV sont inférieures aux émissions départementales et régionales pour tous les principaux polluants, à l'exception du COVNM. A l'échelle des EPCI, on peut constater que les émissions de la CAPH sont plus élevées que les émissions de la CAVM pour tous les polluants, notamment le SO₂ (+56%), le NH₃ (+52%) et les NO_x (+45%).

On observe une diminution des émissions pour tous les polluants atmosphériques entre 2008 et 2020 à des degrés variés, cette diminution est de l'ordre de 89% pour les émissions de SO₂ tandis qu'elle n'est que de -16% pour les émissions de NH₃.

En 2022, la qualité de l'air sur la CAPH et la CAVM était majoritairement moyenne (entre 238 et 256 jours sur la CAPH et entre 247 et 259 jours sur la CAVM). On ne recense qu'entre 8 et 14 jours avec une bonne qualité (9 et 13 sur la CAPH) contre 32 à 41 jours avec une mauvaise qualité de l'air (32 à 44 sur la CAPH).

69% de la population est exposée à des concentrations moyennes supérieures aux recommandations de l'OMS sur la CAPH et 81% sur la CAVM. Et La quasi-totalité de la population est exposée à des concentrations supérieures aux recommandations de l'OMS pour les PM₁₀ et les PM_{2,5}.

2.8. Nuisances sonores

Le territoire est globalement fortement exposé aux nuisances sonores : de nombreuses infrastructures de transport terrestre sont concernées par le classement sonore source de nuisances sonores. Les principales infrastructures sources de bruit qui impactent le territoire (classement sonore catégorie 1 et 2) sont les suivantes (A2, A23, D40, D169). 10 communes du territoire sont identifiées comme concernées par les zones les plus bruyantes pour les voies routières non concédées, la commune de Raismes est concernée par deux zones à enjeu multi-expositions.

Deux voies ferroviaires LGV : 262000 et 267000 concernent le territoire du SIMOUV, une population totale de 3180 personnes sur le linéaire de ces voies ainsi que 6 établissements de santé et 6 d'enseignement sont exposées à des niveaux sonores supérieurs aux seuils Lden.

Pour les infrastructures routières, 1654 personnes et 2 établissements d'enseignement sont exposés à des niveaux sonores supérieurs aux seuils Lden sur la commune de Valenciennes. On peut également noter la présence de l'aérodrome Valenciennes-Denain qui génère des nuisances sonores.

Enfin, pour les nuisances industrielles, le territoire compte 493 sites classés ICPE susceptibles de générer des nuisances, dont 5 seuil haut et 5 seuil bas.

2.9. Déchets

La CAVM assure la compétence collecte pour le compte de ses 35 communes, tandis qu'elle a délégué la compétence traitement à ECOVALOR Hainaut-Valenciennois. La Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut (CAPH) a délégué les compétences collecte et traitement des déchets au SIAVED (Syndicat Inter-Arrondissement de Valorisation et d'Élimination des Déchets). On peut compter 12 déchetteries sur le territoire dont 6 sur la CAPH et 6 sur la CAVM.

129 091 tonnes de DMA (hors déblais et gravats) ont été collectées sur le SIMOUV en 2021, soit 669,2 kg/hab C'est un taux légèrement inférieur aux taux observés à l'échelle du département (685 kg/hab.) et de la région (678 kg/hab.), on remarque également une différence à l'échelle des EPCI, ce taux est autour de 656 kg/hab. sur la CAVM et de 685 kg/hab. sur la CAPH.

Entre 2017 et 2021 on note une augmentation de 16% de la production des déchets par habitant, c'est une tendance que l'on retrouve sur les deux EPCI : CAPH +16% et CAVM +14%.

D'après le site SINOE, en 2021, 50% des déchets étaient valorisés sous forme matière ou organique, 39% étaient valorisés sous forme énergétique et 10% sont encore traités par enfouissement, notamment sur la CAPH (13%). Entre 2015 et 2021, on observe une augmentation importante de la valorisation énergétique (+14%), au détriment de la valorisation matière et organique (-19%) ainsi qu'une légère augmentation de l'enfouissement (+4%). Ainsi, les objectifs en termes de valorisation des déchets ne sont pas atteints sur le territoire.

2.10. Sites et sols pollués

Du fait de son histoire industrielle et minière, le territoire est fortement concerné par la présence de sites et de sols pollués ou potentiellement pollués, notamment sur la commune de Valenciennes ainsi, on recense : 30 sites SIS, 94 sites pollués ou potentiellement pollués, 493 installations classées sur le territoire dont 5 sites seuil haut sur les communes d'Anzain, Saultain, Thiant, Haulchin et Bouchain, 117 sites rejetant des émissions de polluants, cependant, seuls deux établissements sur les communes de Douchy-les-Mines et de Saint-Saulve ont déclaré des émissions dans les sols.

2.11. Risques majeurs

Le territoire est principalement concerné par 8 risques majeurs : Affaissement minier, effondrements généralisés, engins de guerre, inondation, mouvement de terrain, risques industriels, séisme et transport de marchandises dangereuses. 359 arrêtés de reconnaissance de catastrophe naturelle ont été pris sur le territoire entre 1982 et 2022, environ 2/3 concernent des « Inondations et coulées de boue » (64 %) et environ 1/4 sont liés à des « mouvements de terrain » (24%). Ces risques, notamment inondation, mouvements de terrain ou feu de forêt sont amenés à augmenter en fréquence et en intensité avec le changement climatique.

Pour le risque inondation :

- Le territoire est concerné par **4 AZI** listés dans le tableau ci-dessous, ceux-ci concernent 24 communes ;
- Deux TRI (Valenciennes et Douai) qui concernent 67 communes ;
- 4 PPRi ont été approuvés (Aunelle, Hogueau, la Selle, Ecaillon, Rhonelle)

Pour le risque mouvement de terrains et effondrement :

- 188 cavités sont recensées sur le territoire d'après la BDD Géorisques, parmi celles-ci on retrouve 5 types de cavités : les carrières, les caves, les cavités d'origines naturelles, les ouvrages civils et les ouvrages militaires.
- La majorité des communes du territoire est concernée par des zones en aléa moyen d'exposition au retrait-gonflement des argiles, seules quelques communes aux extrémités nord (Flines-lès-Mortagne, Château-L'Abbaye, Maulde) et sud-ouest (Abscon, Emerchicourt, Marquette-en-Ostrevant, Wasnes-au-Bac) sont fortement exposées à ce risque.
- Un PPRMVT Valenciennes a été approuvé en 2008, celui-ci concerne les communes d'Anzin, Marly, Petite-Forêt, Saint-Saulve et Valenciennes.

Pour le risque industriel :

- 493 ICPE ont été recensées sur le territoire : 123 (25 %) sont soumises au régime d'autorisation (A), 95 (22 %) sont soumises au régime d'enregistrement (E), et 263 (53 %) ont un régime inconnu. Parmi ceux-ci, on note 10 sites SEVESO dont 5 seuils hauts et 5 seuils bas.
- 3 PPRT sont approuvés sur le territoire, ils concernent 7 communes du territoire.

Pour le risque minier :

- 31 communes du territoire sont concernées par le risque d'affaissement minier. 29 communes sont également concernées par l'aléa gaz de mine identifiés par la DREAL HDF dont 11 communes en aléa fort (Bruay-sur-l'Escaut, Bruille-Saint-Amand, Condé-sur-l'Escaut, Escautpont, Fresnes-sur-Escaut, Hergnies, Raismes, Saint-Amand-les-Eaux, Valenciennes et Vieux-Condé).
- 4 PPRM (dont 3 approuvés) concernent 12 communes du territoire (8 communes pour les PPRM approuvés)

Les autres risques :

- L'ensemble du territoire est concerné par le risque engins de guerre ;
- 57 communes du territoire sont concernées par le risque de transport de matières dangereuses, à des degrés divers en fonction de l'importance et de la densité des infrastructures de transport.

3. Les enjeux environnementaux

L'état initial de l'environnement a identifié treize enjeux environnementaux. Ceux-ci représentent les axes d'évaluation des incidences prévisibles du document évalué. Ils représentent également les enjeux des tendances évolutives du territoire présentées dans le scénario au fil de l'eau de l'environnement. Ils servent finalement de base à l'identification des critères d'évaluation. L'objectif est d'analyser comment le plan y répond ou les prend en compte.

Tableau 1. Hiérarchisation des enjeux environnementaux

Hiérarchisation	Grands enjeux thématiques	Enjeux
Prioritaire	Sobriété et émissions de GES	Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergies (en particulier fossiles) liées aux transports
		Favoriser l'utilisation d'énergies alternatives : électricité, GNV, hydrogène, etc.
	Air et nuisances sonores	Réduire les émissions de polluants atmosphériques
		Réduire les nuisances sonores liées aux déplacements
		Réduire la population exposée aux nuisances sonores
Fort	Milieux naturels	Préserver les milieux naturels, leurs fonctionnalités et préserver la faune et la flore sauvages, limiter la consommation d'espace

		Prendre en compte et préserver les continuités écologiques lors des projets d'infrastructures
Moyen	Occupation du sol	Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles
	Paysage et patrimoine	Favoriser une intégration paysagère des infrastructures et équipements de transport aux différentes échelles du paysage
		Développer les voies vertes intégrant les modes actifs et la végétation permettant de qualifier et hiérarchiser les voies
	Risques	Prendre en compte des aléas La maîtrise des risques : réduction de l'exposition des populations à de nouveaux risques (TMD), limiter l'imperméabilisation
	Ressource en eau	Limiter l'imperméabilisation des sols
Participer à limiter les risques de pollution des eaux et privilégier un écoulement naturel des eaux		
Faible	Pollution des sols	Préserver les sols de toutes nouvelles sources de pollutions
		Permettre la réhabilitation des anciens sites pollués
	Ressources minérales	Prendre en compte le transit vers les sites de consommation de matériaux
		Réduire la consommation de matériaux
	Déchets	Participer à une gestion des déchets maîtrisée

4. Articulation avec les documents-cadres

Le PDM s'articule avec les documents-cadres suivants :

- Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région Hauts de France ;
- Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du SIMOUV ;
- Le Plan climat air énergie territorial (PCAET) de la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole ;
- Le Plan climat air énergie territorial (PCAET) de la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut ;
- Le Plan de Protection de l'Atmosphère du Nord-Pas de Calais ;

Le PDM 2035 prend fortement en compte les objectifs du SRADDET Hauts-de-France concernant la mobilité.

En effet, par l'intermédiaire de ses différentes actions, il permet d'optimiser les offres de mobilité, la multimodalité et l'intermodalité. Le PDM prend également en compte certains objectifs relevant de la transition énergétique grâce à ses objectifs de réduction de développement de l'électromobilité, de la décarbonation de la mobilité des marchandises, du développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle et du déploiement de la ZFE.

Globalement, il respecte les règles concernant les transports et la mobilité du SRADDET : le PDM intègre la gestion du dernier km concernant la logistique urbaine, il facilite les trajets domicile-travail, propose une stratégie de développement des transports, intègre les enjeux de pôles d'échanges ferroviaires et des lieux d'intermodalité, vise le déploiement d'un outil favorisant les pratiques intermodales et crée les conditions favorables pour l'usage des modes actifs. En revanche, il ne traite pas directement du numérique, cet enjeu est cependant traité par le SIMOUV dans le cadre de son SCOT.

Il est compatible avec le PPA via ces mesures d'accompagnement à la mise en place de la ZFE-m, ses actions à destination des entreprises et de la logistique du territoire ainsi qu'à travers ses actions de sensibilisation des citoyens.

Il est globalement compatible avec le SCOT, quelques objectifs du SCOT répondant à des besoins d'aménagements urbains et d'infrastructures ne sont pas traités par le PDM. Les objectifs de durabilité, de protections des milieux naturels, d'amélioration de la qualité de l'air, de réduction des nuisances, de développement des transports en commun ou de développement des modes de transports actifs sont bien pris en compte dans le PDM.

Le PDM prend en compte le PCAET de la CAVM et celui de la CAPH et participe à la réalisation des objectifs du PCAET concernant l'orientation mobilité durable.

5. Justification des choix : solutions de substitution raisonnables et motifs des choix

5.1. Solution de substitution raisonnables

Des scénarios ont été construits et évalués à partir des enjeux identifiés au sein du diagnostic mobilité. Les 6 thématiques ont guidé la construction de 3 scénarios destinés à orienter le choix des élus : le scénario « Tendancier », le scénario « Étoile » et le scénario « Multipolaire ». Tout en répondant aux enjeux et objectifs fixés, ces scénarios ont permis de présenter des manières différentes d'organiser les mobilités sur le ressort territorial du SIMOUV.

Le scénario « Multipolaire » a finalement été choisi par les élus du SIMOUV. Il mise sur le développement de lignes de transport en commun entre pôles pour une desserte plus équilibrée du territoire. L'accent est mis sur la hiérarchisation et le maillage de lieux d'intermodalité multi-serviels, ainsi que sur des aménagements en faveur des piétons, du vélo au niveau des pôles, faisant d'eux des leviers d'intermodalité. Un fonctionnement plus urbain est recherché sur la « première couronne ». L'objectif est de faire de l'intérieur de la « première couronne » un espace favorable aux modes alternatifs à la voiture. Cette voie marque la frontière d'une zone où la priorité est donnée aux modes alternatifs à la voiture avec le développement de parkings relais en limite et à l'intérieur, l'utilisation du stationnement, des aménagements en faveur des TC, des piétons, du vélo comme levier de report modal.

5.2. Motifs des choix

L'élaboration d'un PDM du Valenciennois a été motivée par plusieurs raisons : les conclusions de l'évaluation du PDU, la caducité future du PDU, l'impact de la LOM, les évolutions de l'offre de mobilité dans le cadre de la nouvelle DSP.

Une phase clé de son élaboration a été la construction de scénarios permettant d'offrir des visions contrastées de la manière dont les enjeux et objectifs du SIMOUV pouvaient se traduire en termes d'organisation des mobilités. De cet exercice de scénarisation et d'évaluation, plusieurs points saillants sont ressortis. Le premier est que les deux scénarios « Étoile » et « Multipolaire » affichent une nette progression par rapport au scénario « Tendancier ».

Le second est que les deux scénarios ont des évaluations très proches qui ne permettent pas de réellement les distinguer. Ce résultat peut être expliqué par la méthode de construction des scénarios. En effet, bien que différents dans leur approche, un soin particulier a été apporté lors de leur définition à la réponse aux enjeux et objectifs définis par les élus du SIMOUV.

De la même manière, l'évaluation financière du coût de mise en œuvre du PDM à 10 ans ne fait pas apparaître de différence significative entre les deux scénarios. L'amélioration des deux scénarios par rapport au scénario

tendanciel est du à une meilleure orientation des budgets. Ceux du scénario « Tendanciel » sont en effet orientés à plus 50% vers le mode routier contrairement aux 2 autres scénarios plus orientés vers les mobilités alternatives.

L'évaluation des scénarios à l'aune de ces objectifs globaux en termes de parts modales fait apparaître les résultats suivants :

En termes de parts modales, les 2 scénarios présentent des améliorations significatives par rapport au scénario tendanciel. Les résultats pour les scénarios « Étoile » et « Multi-polaire » sont proches. Le scénario « Multi-polaire » affiche de meilleures performances pour les modes actifs.

In fine, les élus du SIMOUV et leurs partenaires ont fait le choix du scénario « Multi-polaire ». Bien que les deux scénarios soient proches dans leur évaluation, ce choix a été motivé par l'accent mis dans ce scénario sur un développement plus équilibré du territoire, en phase avec l'armature territoriale définie dans le SCoT, et faisant la promotion des courtes distances et des modes actifs. Il offre la possibilité d'une augmentation des parts modales des modes actifs plus ambitieuse.

6. Analyse des incidences du plan d'action

6.1. Les incidences environnementales du PDM

Le plan d'action prend globalement bien en compte l'ensemble des enjeux identifiés par l'état initial de l'environnement, et apporte une plus-value significative concernant les pratiques de mobilité favorisant les transports collectifs tous modes et les modes actifs (piétons et cycles).

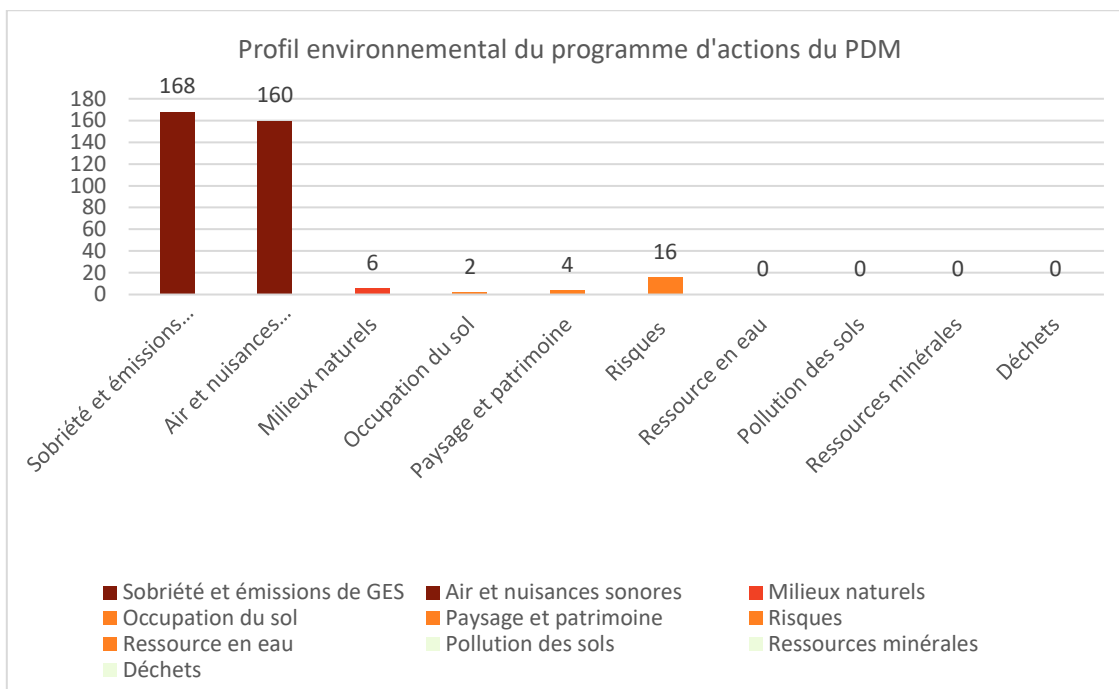


Figure 1. Profil environnemental du programme d'actions du PDM

L'analyse du profil environnemental du programme actions est globalement cohérente avec la nature et les leviers de celui-ci puisque l'on peut voir que les **enjeux de sobriété et de réduction et des émissions de GES, d'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des nuisances sonores sont les thématiques les plus abordées dans le document.**

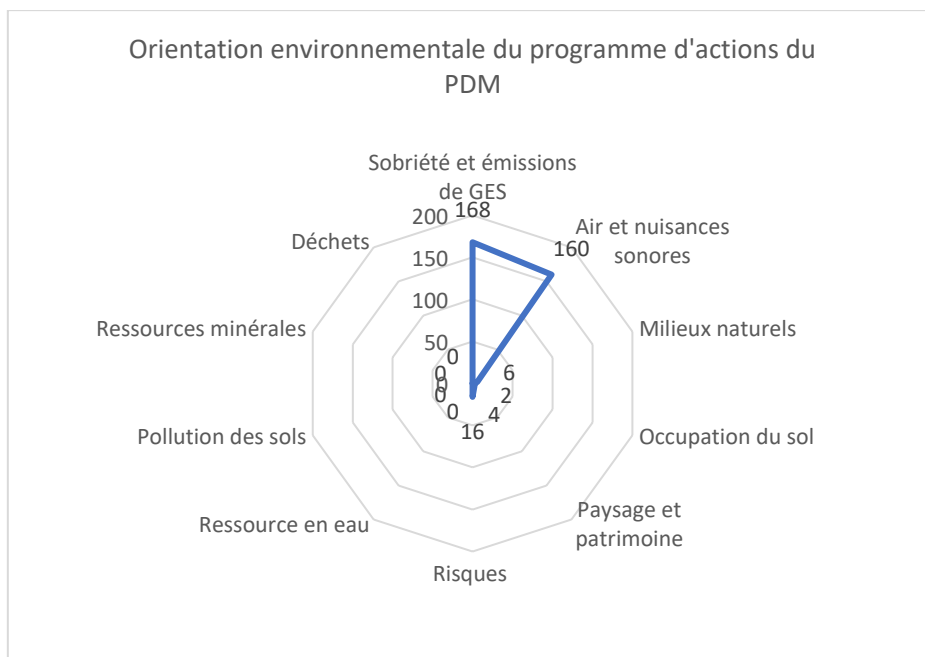


Figure 2. orientation environnementale du programme d'actions du PDM

A l'échelle des axes, les axes H « Améliorer le cadre de vie par l'aménagement en faveur des mobilités alternatives à la voiture » et I « Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées » apportent le plus d'incidences environnementales positives sur l'environnement.

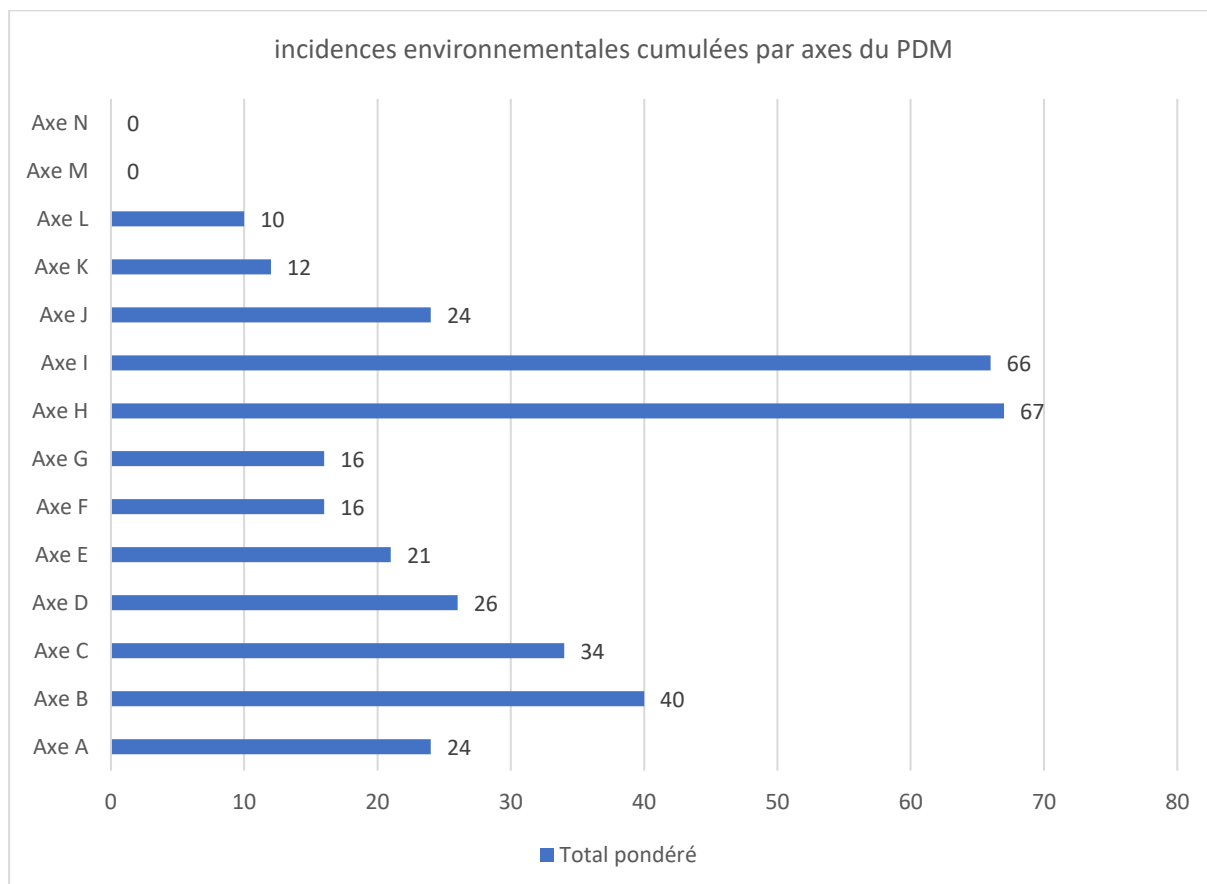


Figure 3. Incidences environnementales cumulées par axe du PDM

Quelques actions peuvent apporter des incidences négatives sur l’environnement, c’est notamment le cas des actions J.24. « Piloter une stratégie foncière de réservation des sites stratégiques aux abords des canaux et des embranchements ferroviaires, dans le contexte de réalisation du CSNE » où les activités industrielles le long des canaux peuvent être des sources de pollution de la ressource en eau.

L’action K25. « Réaliser un diagnostic des flux de poids lourds et des dysfonctionnements au sein des zones d’activité » peut entraîner une artificialisation supplémentaire pour le besoin en stationnement des PL.

D’autre part, de nombreuses actions pourraient apporter des incidences positives supplémentaires sur l’environnement : Les actions d’aménagements urbains (Action B.3, E.10,H.16 et H.17) peuvent servir de vecteurs pour le développement de la nature en ville, de la gestion du ruissellement, ou la revalorisation du patrimoine et du paysage.

6.2. Les mesures d’évitement, de réduction et de compensation (ERC)

Des mesures ERC ont été définies concernant six enjeux (milieux naturels et biodiversité, paysage et patrimoines, risques majeurs). Ces mesures seront à définir en amont des projets lors de l’établissement des cahiers des charges et lors de la réalisation des études d’impact associées aux projets. Elles devront être mises en œuvre dès l’ouverture des chantiers.

6.3. Zoom sur les émissions de GES

Dans le cadre de l’analyse des scénarios du PDM, une analyse des résultats du PDM en termes d’émissions de gaz à effet de serre a été réalisée. Plusieurs éléments ont été pris en compte afin de modéliser le résultat des émissions, l’évolution :

- Des parts modales ;
- Des taux de remplissage des véhicules particuliers et des transports en commun ;
- Des facteurs d’émissions des véhicules ;
- De la population du territoire.

6.3.1. Scénarios comparés

3 scénarios sont modélisés à l’horizon 2034 :

- Le scénario de référence : projection de la situation initiale du territoire et des coups partis à l’horizon 2034 ;
- Le scénario 1 « étoile » : Projection des coups partis et du scénario 1 s’appuyant sur 3 actions majeures (Faire du réseau hybride TCU/TER un seul et même réseau ; Conforter l’offre ferroviaire existante ; améliorer les temps de parcours) ;
- Le scénario 2 « Multi-polaire » : Projection des coups partis et du scénario 2 s’appuyant sur 2 actions majeures (Renforcer l’intermodalité et renforcer les liaisons entre pôles) ;

Ces éléments sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

Tableau 2. Synthèse des hypothèses des scénarios d’évolution des émissions de GES.

	État initial	Scénario de référence 2034	Scénario 1 DSP+ (2034)	Scénario 2 Multipolaire (2034)
Part modale VP (%)	63%	57%	51%	51%
Part modale TC (%)	6%	8%	10%	9%
Taux de remplissage VP	1,44	1,54		

Taux de remplissage TC (Bus)	43	54	80	62
Population	349668	361906		

Ainsi par rapport à l'année de référence (2018), le scénario fil de l'eau devrait permettre une réduction des émissions de GES d'environ 15% tandis que les scénarios 1 et 2 devraient tous les deux permettre une réduction d'environ 29% des émissions de GES, soit une réduction de respectivement 78 kteqCO₂/an et de 77 kteqCO₂/an pour les scénarios 1 et 2 en 2034 par rapport au scénario fil de l'eau. Ces réductions d'émissions de GES se reflètent également par une réduction de la consommation énergétique d'environ 290 GWh/an par rapport au scénario fil de l'eau.

L'évaluation des émissions de GES fait apparaître que le PDM ne permet pas à lui seul d'atteindre les objectifs des documents de portée supérieure (SNBC, SRADDET). En revanche, les résultats atteints sont proches de ceux portés par les PCAET.

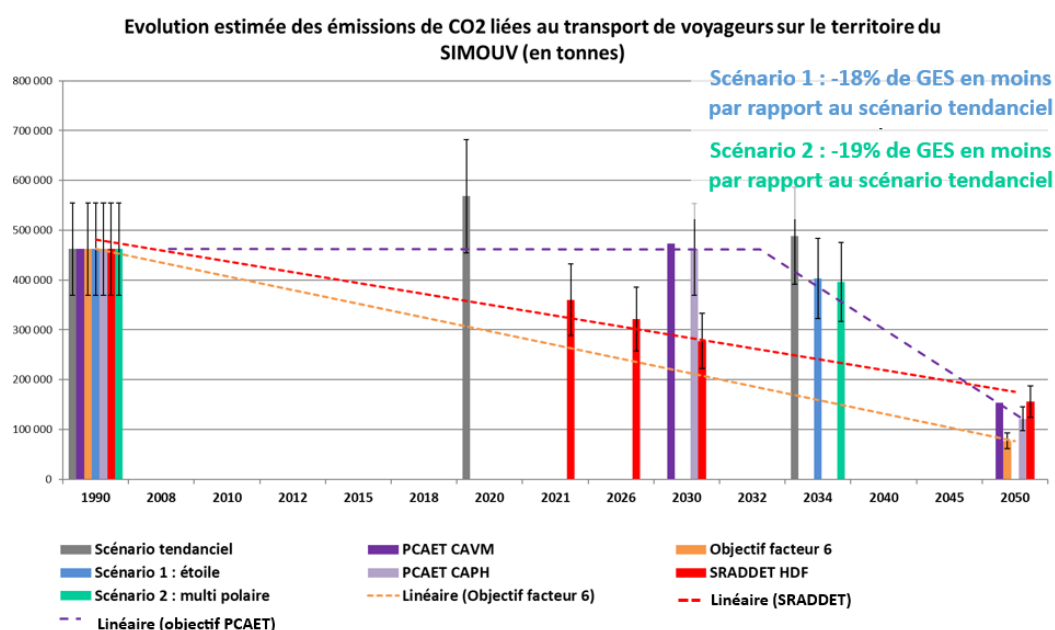


Figure 4. Evolution estimée des émissions de CO₂ liées au transport de voyageurs sur le territoire du SIMOUV

6.4. Analyse des secteurs susceptibles d'être impactés

Au-delà de ses actions et dispositions variées, le plan d'action porte et spatialise via ses cartes un certain nombre de projets structurants dont la localisation peut être connue :

- Tracés de pistes cyclables
- 23 lieux d'intermodalité de niveau 1
- 6 aires de covoiturage

Ces projets sont donc potentiellement source d'incidences notables à une échelle plus « locale ».

La carte page suivante localise l'ensemble des SSEI sur le territoire.

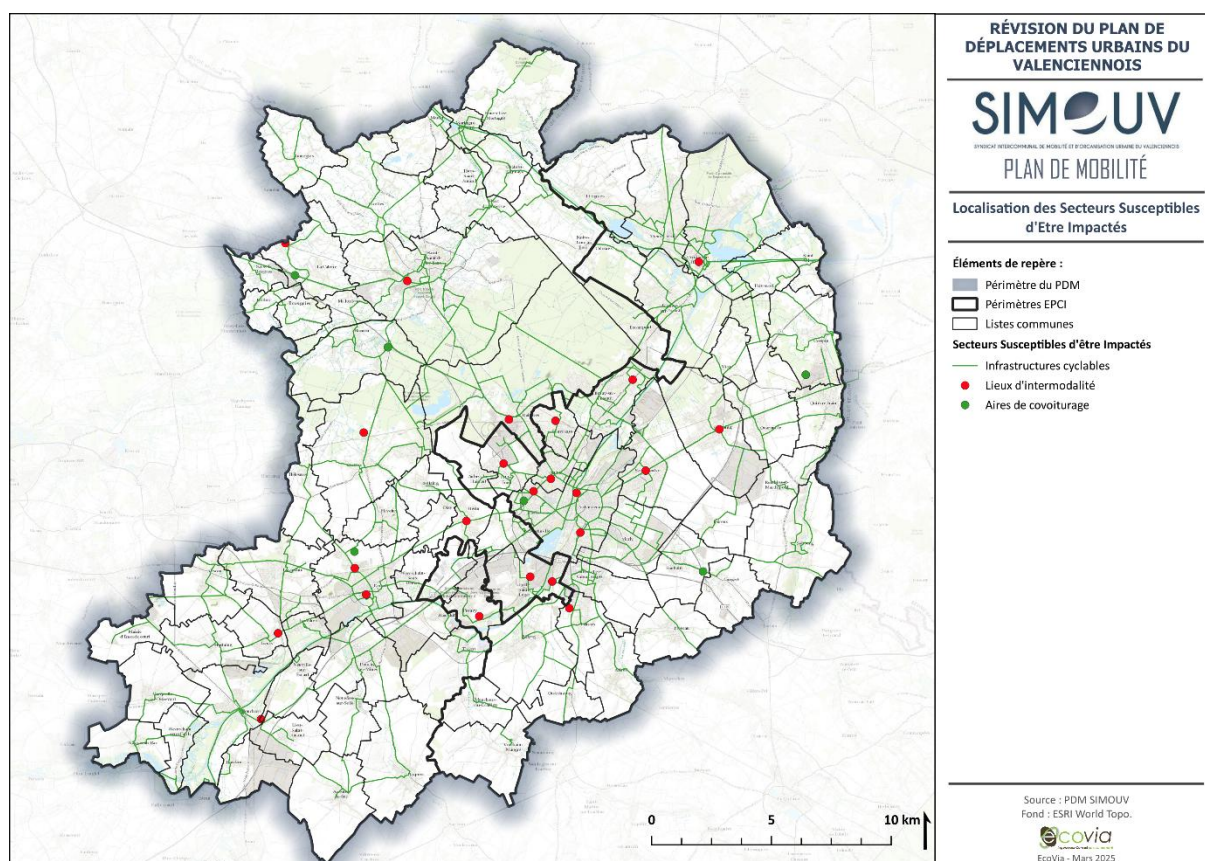


Figure 5. Localisation des SSEI sur le territoire du SIMOUV

Un recouplement entre la localisation de ces projets et les sensibilités environnementales permet de caractériser les incidences sur les secteurs à enjeux environnementaux.

L'analyse menée pour chacun montre qu'au regard de leur localisation par rapport à des infrastructures existantes, de leur nature et des mesures prises par le PDM pour réduire leurs incidences, celles-ci resteront localisées et devront être identifiées par les études de définition. Des mesures ERC ont été définies pour certains secteurs en complément des mesures déjà définies ou intégrées dans le PDM.

6.5. Analyse des incidences au titre de Natura 2000

La loi impose la réalisation d'une analyse des incidences sur les sites Natura 2000 pour les PDM qui sont soumis à évaluation environnementale. Cette évaluation est proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence.

Le territoire du SIMOUV est concerné par **2 zones spéciales de conservation (ZSC)** et **1 zone de protection spéciale (ZPS)**. Celles-ci couvrent 9 270 ha, soit **environ 14,6 %** de la superficie du territoire.

La carte et le tableau suivants précisent le réseau Natura 2000 sur le territoire.

Tableau 3 : Sites Natura 2000 présent sur le territoire

Code	Nom Natura 2000	Surface N2000 dans le SIMOUV (ha)	Part du SIMOUV concerné par le site (%)
FR3112005	ZPS – Vallée de la Scarpe et de l'Escaut	9 065	14,2

FR3100505	ZSC – Pelouses métallicoles de Mortagne du nord	17	< 1
FR3100507	ZSC – Forêts de Raismes / Saint Amand / Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe	554	< 1

La carte suivante illustre le réseau Natura 2000 sur le territoire.

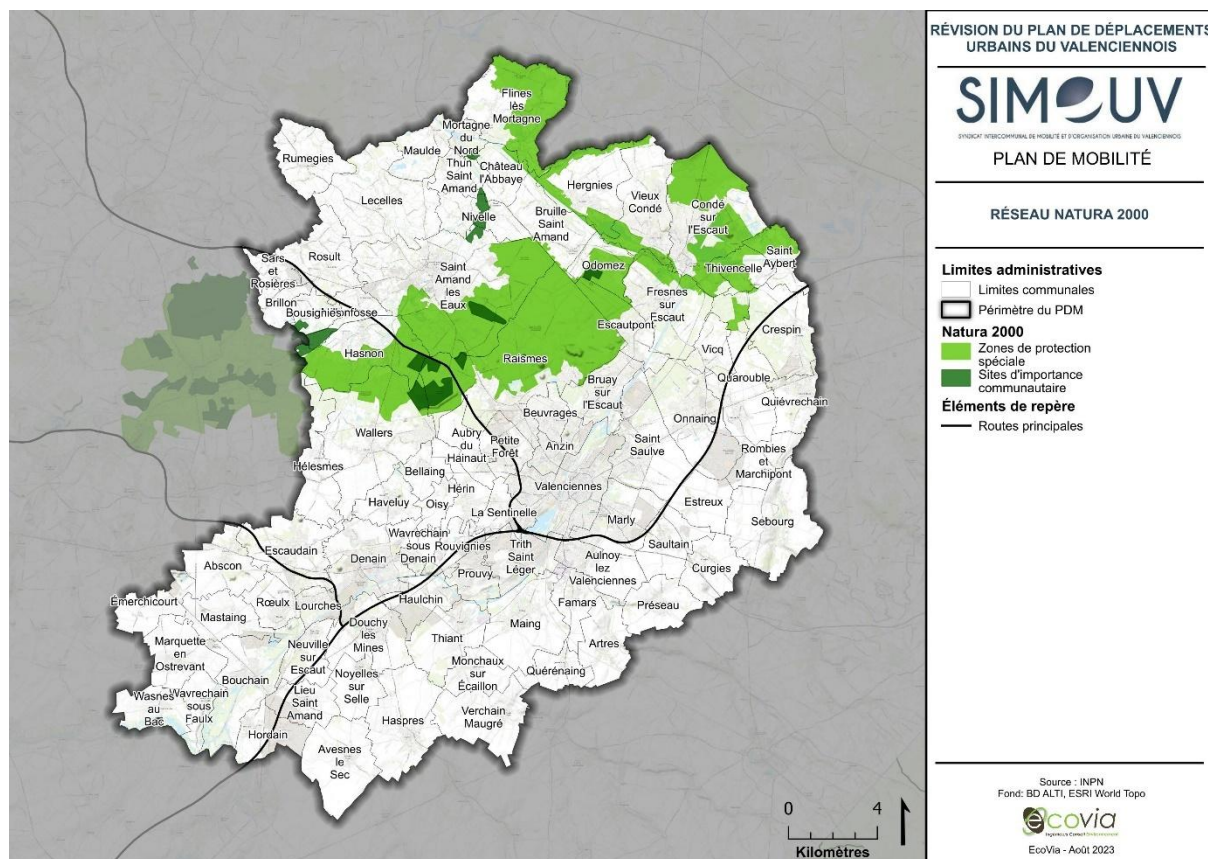


Figure 6. Réseau Natura 2000 sur le territoire du SIMOUV

Pour les ZSC, le tracé des aménagements des infrastructures cyclables suit des infrastructures peu aménagées sur certaines parties incluses dans le site Natura 2000, dans ce contexte, une requalification de ces secteurs est susceptible d’être réalisée.

Durant les travaux, des dérangements sont à attendre. En fonction du projet envisagé, des incidences foncières donc sur les bordures actuelles en découleront. **Celles-ci ne devraient pas être significatives à l’échelle du site, mais devront être encadrées par l’étude d’impact du projet.**

La grande majorité des SSEI concernant la ZPS – vallée de la Scarpe et de l’Escaut sont des pistes cyclables (22,1 ha), en revanche, environ 0,6 ha pourraient être impactés par le projet de point de covoiturage sur la commune d’Hason.

Ce site est cependant situé en marge de la zone N2000 proche de lotissements et il est séparé du cœur du site par la D40, ainsi, les incidences de l’aménagement de ce site ne devraient pas être significatives.

Pour autant, des mesures ERC ont été définies. Les études de définition devront s’assurer à l’échelle de chacun de ces projets de retenir la meilleure solution et d’établir précisément les mesures ERC s’appliquant. La COBAS devra s’assurer de leur mise en œuvre effective à travers le suivi du PDM prévu en action 25.

Les sites Natura 2000 en limite du territoire ont également été analysés. Aucun projet n'est susceptible de les impacter.

7. Indicateurs et modalité de suivi

Le PDM intègre dans les fiches actions des indicateurs et des modalités de suivi qui permettront l'analyse des résultats de l'application du schéma. Ce dispositif a été complété d'indicateurs pour suivre ses effets sur l'environnement afin d'identifier éventuellement, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées.

Le PDM est obligatoirement suivi et évalué au bout de 5 ans.

8. Méthodologie

L'évaluation environnementale du PDM est une démarche accompagnant l'élaboration du document de planification afin de réduire l'incidence du projet au regard de l'environnement.

Elle s'est déroulée de façon à placer l'environnement au cœur du processus de décision. Elle a été conduite en parallèle de l'élaboration du PDM, avec des phases d'échanges avec la collectivité (services techniques urbanisme, environnement, les élus en charge du dossier, etc.), les communes, le bureau d'étude en charge de la rédaction du projet de PDM et les services d'État.

Elle s'est appuyée sur plusieurs analyses des incidences environnementales (analyse multicritère des enjeux environnementaux pris en compte, analyse des secteurs susceptibles d'être impactés, analyse au titre de Natura 2000, analyse des émissions de GES).