



SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS

PLAN DE MOBILITE

Rapport de présentation

Tome 3. Justification des choix au regard de l'environnement

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 du 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
1. Introduction	4
1.1. Justification de l’élaboration d’un nouveau PDM.	4
2. Le PDM du SIMOUV	4
2.1. Présentation du projet	4
2.2. L’évaluation du PDU 2014	5
2.3. La stratégie	5
2.4. Le plan d’action.....	6
2.5. Le sens juridique de l’articulation	8
2.6. Méthode d’analyse de l’articulation	8
3. Plans et programmes avec lesquels le PDM entretient un rapport de compatibilité ou de prise en compte	8
3.1. Les plans et programmes étudiés et l’analyse des documents relatifs	10
3.1.1. Le Schéma d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires (SRADDET) de la région Hauts-de-France	10
3.1.2. Le Plan de protection de l’atmosphère (PPA) Nord-Pas-de-Calais	15
3.1.3. Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du SIMOUV	16
3.1.4. Le PCAET de la Communauté d’Agglomération Valenciennes Métropole	19
3.1.5. Le PCAET de la Communauté d’Agglomération de la Porte du Hainaut	20
3.2. Bilan de l’articulation	21
4. Solutions de substitution raisonnables et motifs des choix	22
4.1. Solutions de substitution raisonnables : le récit stratégique du PDM.....	22
4.1.1. Un territoire engagé dans la transition énergétique	22
4.1.2. Consolidation du cadre stratégique.....	22
4.1.3. Motifs des choix	23

1. Introduction

Le Plan de Mobilité (PDM), anciennement appelé Plan de Déplacements Urbains (PDU), est un document de planification défini aux articles L.1214-1 et suivants du Code des transports qui détermine, dans le ressort territorial de l’AOM, l’organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement. Le Plan de Déplacements Urbains du SIMOUV a été approuvé le 4 décembre 2014 par le comité syndical pour la période 2013-2013. Il portait les objectifs suivants en termes d’évolution des parts modales : **L’objectif général est de passer sous le seuil des 60 % de part modale pour la voiture individuelle afin de pouvoir doubler la part du 2 roues (de 2 à 4%) et d’atteindre les 10% pour les transports collectifs et les 28% pour la marche à pied.**

1.1. Justification de l’élaboration d’un nouveau PDM.

La loi du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités, dite loi « LOM » consacre l’intégration de la dimension Climat, Air et Energie (CAE) au travers de la prise en compte par les Plans de Mobilité (PDM) des Plans CAE Territoriaux élaborés par les Communautés d’Agglomération. De plus, la loi oblige désormais d’intégrer dans les PDM un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires des modes actifs. Ainsi, la LOM a défini un PDM renommé et enrichi afin de mieux prendre en compte la diversité des territoires, la pluralité des besoins de la population et l’évolution des modes de déplacement. Le PDM doit définir une stratégie cohérente en vue d’une déclinaison au travers d’un programme d’actions échelonné dans le temps.

Suite aux réunions courant 2022 des instances de pilotage du PDU (Comité Restreint et Comité Plénier), il est ressorti la pertinence d’élaborer un PDM tenant compte des impératifs fixés par la LOM. De plus, a été prise en compte la caducité future du PDU au 4 décembre 2024. Enfin, il a été relevé la nécessité d’anticiper, au travers du futur plan, l’adaptation de l’offre mobilité en lien avec l’évolution des modes de déplacements sur le ressort territorial.

Ainsi, au vu des conclusions de l’évaluation du PDU du Valenciennois, des attributions du SIMOUV en qualité d’AOM, de l’impact de la LOM et des évolutions de l’offre de mobilité à intervenir dans le cadre de l’exécution de la nouvelle convention de Délégation de Service Public (DSP) à compter du 1er janvier 2023, la révision du PDU du Valenciennois, en vue de l’élaboration d’un PDM du Valenciennois a été actée par le Comité Syndical du SIMOUV le 13 décembre 2022.

2. Le PDM du SIMOUV

2.1. Présentation du projet

Le diagnostic mobilité effectué sur le ressort territorial du SIMOUV, alimenté par le processus de co-construction, ont permis d’identifier près de 50 enjeux thématiques, dont 4 enjeux stratégiques majeurs :

- Un enjeu de gouvernance, qui constitue une des conditions majeures de réussite du PDM ;
- Un enjeu sur les transports collectifs, et en particulier urbains, qui doivent constituer la colonne vertébrale du système de mobilité du territoire ;
- Un enjeu sur la compétitivité des modes alternatifs à la voiture, qui doit être améliorée pour que ces modes soient en mesure de concurrencer la voiture ;
- Un enjeu sur l’optimisation des flux de marchandises.

De cet exercice, 6 grandes thématiques d’action du PDM ont été identifiées :

- 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, PDME, billettique).

Sur cette base, des scénarios ont été construits et évalués. Les 6 thématiques ont guidé la construction de 3 scénarios destinés à orienter le choix des élus : le scénario « Tendanciel », 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.

2.2. L'évaluation du PDU 2014

Le PDU a été évalué en 2019, les conclusions de ce rapport sont synthétisées ci-dessous :

- Diminution de la part modale de la voiture individuelle sur le Valenciennois ;
- Hausse de la marche à pied ;
- Augmentation des kilomètres parcourus en voiture et du taux de motorisation des ménages ;
- Baisse de l'usage des transports publics ;
- Stagnation de l'usage du vélo.

Il ne semble pas alors justifié de procéder à une révision globale du Plan de Déplacements Urbains 2014-2024, cependant, la fiche 18 « Redéfinir le stationnement privé dans les PLU » nécessitant une mise à jour, une révision partielle du document sera nécessaire. Il reste néanmoins opportun de s'appuyer sur cette échéance de mi-parcours pour relancer fortement l'animation et le suivi de sa mise en œuvre.

2.3. La stratégie

La stratégie du PDM repose sur la définition de 6 orientations. Elles reflètent la manière dont la politique de mobilité du SIMOUV est portée :

- **Orientation 1 : Inscrire la mobilité dans une armature multipolaire.** Le PDM s'appuie sur l'armature territoriale définie dans le SCoT pour renforcer les liens et connexions entre les pôles urbains et économiques du territoire, dont les principaux sont : Valenciennes, Saint-Amand-les-Eaux, Denain et Condé-sur-l'Escaut. Cela implique de maintenir et renforcer les infrastructures de transport alternatives à la voiture individuelle, pour faciliter les déplacements inter-pôles. L'orientation vise également à agir en faveur d'une meilleure connexion aux pôles depuis les zones plus rurales. Par ailleurs, le PDM vise à renforcer l'accessibilité au sein de ces pôles pour encourager les déplacements locaux, et permettre le recours aux mobilités actives. Dans cette dynamique, l'orientation retenue met en avant la complémentarité entre les déplacements longs et les trajets de proximité, permettant ainsi de créer un réseau de mobilité cohérent et durable, adapté aux besoins des citoyens et plus respectueux de l'environnement.
- **Orientation 2 : Construire un système de mobilité interconnecté.** Cette approche vise à assurer une meilleure articulation entre les différentes offres de mobilité disponibles sur le territoire. Pour cela, elle agit sur l'amélioration des conditions d'intermodalité via la définition d'un maillage et d'une hiérarchisation de hubs de mobilité multi-serviels, et sur l'amélioration des conditions de rabattement vers ces hubs. Également, elle implique de renforcer l'intégration de l'ensemble des modes de transport au sein d'un seul système (Maas), facilitant ainsi les correspondances et la multi-modalité, la planification des trajets et la gestion des déplacements. Il s'agit de garantir une meilleure lisibilité des offres existantes et une plus grande fluidité de déplacement pour les usagers. Le PDM vise également à réduire la dépendance à la voiture individuelle en offrant des alternatives attractives, par l'amélioration des performances des transports en commun, le développement du covoiturage, ou l'optimisation du stationnement pour libérer de l'espace en faveur des mobilités actives. Cette orientation s'appuie sur la

construction d’un système de mobilité fluide, intégré et durable, où chaque mode de transport trouve sa place dans un ensemble cohérent et interconnecté.

- **Orientation 3 : Agir en faveur d’une mobilité pour tous les usagers.** L’orientation repose sur l’idée fondamentale que l’accès à la mobilité est un droit pour chaque individu, quels que soient ses moyens financiers, ses capacités physiques ou ses contraintes géographiques. Cette orientation vise à rendre accessibles les offres de transports en commun pour les Personnes à Mobilité Réduite. Cela inclut l’adaptation des infrastructures (mise en accessibilité) ou le maintien de solutions de transport adaptées, ainsi que le recensement et la diffusion d’information liés à l’accessibilité. L’orientation a également pour objectif d’encourager les usagers à adopter des modes de transport plus durables, comme les transports publics, les modes actifs ou les usages partagés de la voiture. Cela passe par des actions de sensibilisation et de communication sur l’ensemble des offres et services disponibles. Cette orientation vise ainsi à garantir une mobilité plus juste et inclusive, en s’assurant que chacun, quel que soit son profil ou sa situation, puisse bénéficier d’une mobilité de qualité et adaptée à ses besoins.
- **Orientation 4 : Améliorer la qualité de vie.** Le PDM cherche à améliorer la qualité de vie des usagers en repensant l’aménagement des espaces publics et en limitant les impacts négatifs liés aux circulations motorisées. Cette approche consiste d’une part à réaménager l’espace urbain pour favoriser le recours à une mobilité plus durable, tels que la marche, le vélo ou les transports en commun. Cela inclut la réalisation d’une charte d’aménagement de l’espace public, et de développement des itinéraires cyclables. Également, l’orientation vise une meilleure cohabitation tous modes, par un apaisement de la circulation. Elle s’accompagne d’actions en faveur du développement de l’électromobilité. Cette orientation cherche à créer un environnement urbain plus agréable, plus sain et plus durable, en maîtrisant la place de la voiture et en renforçant les infrastructures pour les modes de transport alternatifs.
- **Orientation 5 : Décarboner la mobilité des marchandises.** L’orientation a pour objectif de favoriser le passage du transport de marchandises routier vers des modes plus écologiques, comme le ferroviaire, le fluvial ou le transport multimodal. Cela passe par la consolidation et le recours au Schéma de desserte fluviale et ferroviaire, et par le pilotage d’une stratégie foncière de réservation des sites stratégiques aux abords des canaux et embranchements ferroviaires, dans le contexte de réalisation du CSNE. Également, l’orientation vise à accompagner le développement d’une logistique urbaine plus durable et performante, notamment par le suivi de la mise en œuvre des démarches en cours.
- **Orientation 6 : Faire vivre collectivement la politique de mobilité.** L’orientation met l’accent sur la gestion collaborative et le suivi de la politique de mobilité, afin de garantir sa mise en œuvre et son efficacité. Elle repose sur une gouvernance partagée, impliquant les acteurs clés autour d’une gestion coordonnée, favorisant la concertation et la prise de décision collective pour garantir la pertinence et l’adaptabilité du PDM. Également, l’orientation s’appuie sur le suivi régulier des actions du Plan de Mobilité. Cela inclut la collecte de données, la mesure des progrès réalisés, et l’ajustement des actions en fonction des retours d’expérience et des évolutions des besoins. Un suivi régulier permettra d’assurer la réactivité et l’efficacité de la politique de mobilité à long terme.

2.4. Le plan d’action

Les actions du PDM sur lesquelles a porté l’évaluation environnementale stratégique sont listées dans le tableau qui suit.

Tableau 1 : Liste des actions stratégiques par thématique du plan d’action

Orientations	Axe	Action
Orientation 1 : Inscrire la mobilité dans une armature multipolaire	Axe A : Conforter et renforcer les liaisons entre pôles	Action A.1 - Conforter les liaisons vers la centralité principale de Valenciennes
		Action A.2 - Compléter les liaisons entre les pôles
	Axe B : Favoriser un territoire des courtes distances	Action B.3 - Anticiper l’aménagement du territoire en faveur des transports en commun et des modes actifs
		Action B.4 - Faciliter l’accès et la cohabitation tous modes au sein des pôles
Orientation 2 : Construire un	Axe C : Favoriser l’articulation entre les offres et les services	Action C.5 - Hiérarchiser et aménager un maillage de lieux d’intermodalité

système de mobilité interconnecté		Action C.6 - Assurer les connexions entre le vélo et les transports collectifs
		Action C.7 - Développer le MaaS
	Axe D : Développer les offres et services alternatifs à la voiture	Action D.8 - Améliorer les temps de parcours des transports en commun
		Action D.9 - Développer le covoiturage
	Axe E : Faire du stationnement un levier de report modal	Action E.10 - Optimiser le stationnement en voirie
		Action E.11 - Développer le stationnement vélo, notamment sécurisé
Orientation 3 : Agir en faveur d'une mobilité pour tous les usagers	Axe F : Agir en faveur de la mobilité solidaire	Action F.12 - Promouvoir les nouvelles offres de mobilités en s'adaptant aux attentes de tous les usagers
		Action F.13 - Assurer une mise en œuvre coordonnée de la mise en accessibilité des transports en commun et voirie
	Axe G : Accompagner aux changements de comportement	Action G.14 - Assurer une communication forte sur l'ensemble du système de mobilité
		Action G.15 - S'appuyer sur les employeurs pour promouvoir les mobilités alternatives
Orientation 4 : Améliorer la qualité de vie	Axe H : Améliorer le cadre de vie par l'aménagement en faveur des mobilités alternatives à la voiture	Action H.16 - Faire de la première ceinture une porte d'entrée en zone urbaine
		Action H.17 - Libérer de l'espace public au profit des modes actifs
		Action H.18 – Mettre en œuvre les schémas vélos des Communautés d'Agglomération
	Axe I : Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées	Action I.19 - Réguler les mobilités
		Action I.20 - Définir et déployer la ZFE
		Action I.21 - Étendre la ville à 30
		Action I.22 – Soutenir le développement de l'électromobilité
Orientation 5 : Décarboner la mobilité des marchandises	Axe J : Œuvrer au développement du report modal pour le transport des marchandises	Action J.23. Consolider et faire vivre le schéma de desserte fluviale et ferroviaire
		Action 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
	Axe K : Améliorer les conditions d'accueil de circulation du transport de marchandises au sein des zones d'activités	Action K.25. Réaliser un diagnostic des flux de poids lourds et des dysfonctionnements au sein des zones d'activités.
	Axe L : Accompagner le développement d'une logistique urbaine durable et performante	Action L.26. Suivre la mise en œuvre du plan d'actions InTerLUD de la CAVM et étudier la généralisation des mesures de logistique urbaine à l'échelle du SIMOUV
Orientation 6 : Faire vivre collectivement la politique de Mobilité	Axe M : Assurer la gouvernance du PDM	Action M.27 - Mettre en place les instances de pilotage et modalités de mise en œuvre de la politique mobilité
		Action M.28 - Communiquer sur la mise en œuvre du PDM auprès du grand public
	Axe N : Assurer le suivi et la mise en œuvre du PDM	Action N.29. Assurer le suivi et l'évaluation des actions du PDM
		Actions N.30. Créer un observatoire des mobilités

2.5. Le sens juridique de l'articulation

Le rapport entre les documents de planification ou plus largement entre les « normes » (au sens juridique) est cadré pour qu'ils n'entrent pas en conflit. Une notion de hiérarchie est introduite avec des normes dites supérieures et des normes dites inférieures, la première s'imposant à la seconde. Différents degrés sont établis :

- La **prise en compte** : c'est la notion la plus souple juridiquement. Elle implique que le document « inférieur » n'ignore pas le document « supérieur ».
- La **compatibilité** : cette notion traditionnelle — que l'on retrouve en matière d'urbanisme — signifie que le document « inférieur » « ne doit pas être en contrariété » avec le document « supérieur ».
- L'**opposabilité à l'administration** : documents qui s'imposent à l'administration (entendue au sens large, déconcentrée et décentralisée) : c'est l'administration de l'État qui les a validés en les approuvant.
- L'**opposabilité aux tiers** : elle permet à un requérant d'invoquer lors d'un contentieux la règle qui lui est opposable. Il peut invoquer l'illégalité d'une opération non conforme aux mesures prescrites par le règlement d'un document.
- La **conformité** : C'est un rapport d'identité. Le document « inférieur » doit être établi sans aucune marge d'appréciation par rapport à la règle, pour autant que celle-ci soit précise, concise et claire.

2.6. Méthode d'analyse de l'articulation

La réflexion conduite ici vise à s'assurer que l'élaboration du PDM a été menée en s'articulant avec les objectifs des documents de rang supérieur, notamment au regard de la préservation de l'environnement et du développement des mobilités. Elle reflète le degré de prise en compte dans le PDM des enjeux et objectifs supra-territoriaux.

Cette analyse a complété celle réalisée lors de l'établissement de l'état initial de l'environnement. Le choix des plans et programmes à étudier s'est appuyé sur la base des articles R. 122-20 et R. 122-17 du Code de l'environnement. Les analyses présentées ci-après vont plus loin que la demande réglementaire qui attend une présentation générale des documents avec lesquels le PDM s'articule. En effet, chaque objectif ou règle des documents étudiés est mis en regard des actions prévues par le PDM. Un niveau d'articulation faible est retranscrit par un code couleur rouge, un niveau moyen en orange et un niveau fort, en vert.

Couleur	Niveau d'articulation
	Le PDM est bien compatible avec les objectifs du document
	Absence de réponse du PDM aux objectifs environnementaux du document
	Le PDM montre quelques divergences pouvant être contraires aux objectifs du document
	Le PDM montre de fortes divergences qui vont dans le sens contraire des objectifs du document

Seuls les objectifs pouvant interagir avec le PDM sont repris dans les tableaux suivants.

Une colonne rappelle les actions prévues par le PDM qui justifient le niveau d'articulation.

3. Plans et programmes avec lesquels le PDM entretient un rapport de compatibilité ou de prise en compte

D'après l'article L1214-7 du Code des transports :

« Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre Ier du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de

l'autorité organisatrice de la mobilité et avec le schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales.

Le plan de mobilité est compatible avec le plan climat-air-énergie territorial mentionné à l'article L. 229-26 du code de l'environnement lorsque le plan climat-air-énergie territorial recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Le plan de mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux ne recouvrant qu'une partie du périmètre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Pour les plans de mobilité approuvés avant l'adoption du plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement ou du schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales, l'obligation de compatibilité mentionnée au premier alinéa du présent article s'applique à compter de leur révision.

Le plan de mobilité prend en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales. »

Le schéma ci-après résume les rapports de compatibilité et de prise en compte que le PDM entretient avec les différents plans et programmes.

L'architecture juridique des principaux documents de planification

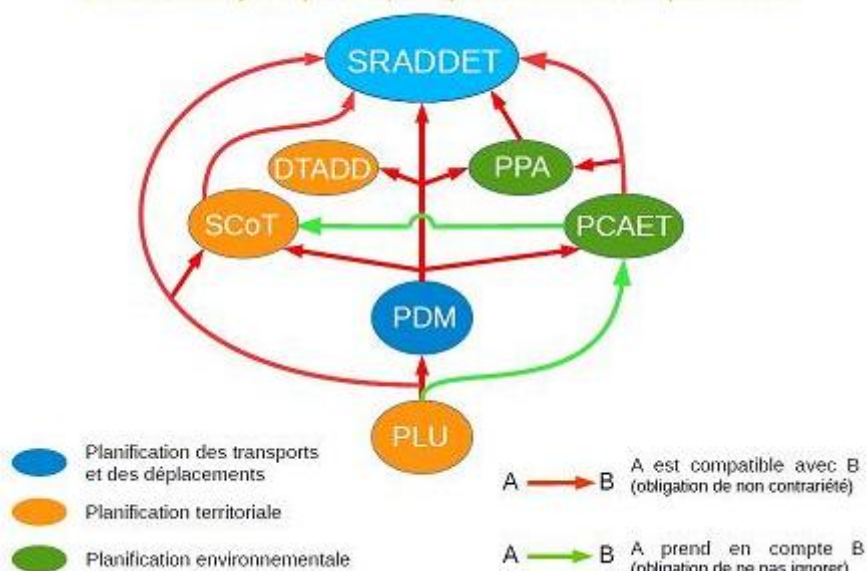


Figure 1 : Place du PDM dans la hiérarchie des normes

L'analyse de l'articulation du PDM portera sur les documents 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 ;

3.1. Les plans et programmes étudiés et l'analyse des documents relatifs

3.1.1. Le Schéma d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Hauts-de-France

Le Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un document de planification stratégique, adopté par le conseil régional et approuvé par le préfet de région. Lors de la séance plénière du 30 juin 2020, la Région Hauts-de-France a adopté son projet de Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), transmis au Préfet de Région, **ce dernier l'a approuvé par arrêté préfectoral le 4 août 2020.**

Dans le tableau ci-dessous, nous avons évalué le niveau de prise en compte des objectifs développés au sein du SRADDET Hauts-de-France avec le PDM du SIMOUV.

Objectifs stratégiques	Objectif	Articulation avec le PDM	Niveau de compatibilité
Attractivité économique			
Affirmer un positionnement de hub logistique	5. Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises	Les actions J.23. « Consolider et faire vivre le schéma de desserte fluviale et ferroviaire » et J.24. « piloter une stratégie foncière de réservation des sites stratégiques aux abords des canaux et embranchements ferroviaires, dans le contexte de réalisation du CSNE » participent directement à l'atteinte de cet objectif	
	7.Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier KM plus efficaces	L'orientation 5. Décarboner la mobilité des marchandises et les axes J. « Œuvrer au développement du report modal pour le transport de marchandises », K. « Réaliser un diagnostic des flux de poids lourds et des dysfonctionnements au sein des zones d'activité » et L. « Accompagner le développement d'une logistique urbaine durable et performante » participent à l'atteinte de cet objectif	
Atout inter-territoires			
Faire du Canal Seine-Nord Europe un vecteur de développement économique,	9. Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures	Les actions J.23. « Consolider et faire vivre le schéma de desserte fluviale et ferroviaire » et J.24. « piloter une stratégie foncière de réservation des sites stratégiques aux abords des canaux et	

<p>industriel et un support d’aménités</p>	<p>10. Tirer parti de la voie d’eau comme ossature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l’accès aux berges et aux quais</p> <p>11. Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal</p>	<p>embranchements ferroviaires, dans le contexte de réalisation du CSNE » participant directement à l’atteinte de ces objectifs</p>	
<p>Modèle d’aménagement</p>			
<p>Garantir un système de transport fiable et attractif</p>	<p>15. Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier)</p>	<p>Le PDM dans son ensemble participe à l’atteinte de cet objectif, notamment les orientations 1. Inscire la mobilité dans une armature multipolaire, 2. Construire un système de mobilité interconnecté et 3. Agir en faveur d’une mobilité pour tous les usagers</p>	
	<p>18. Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables</p>	<p>L’orientation 3. Agir en faveur d’une mobilité pour tous les usagers ainsi que l’annexe mobilité participe à l’atteinte de cet objectif</p>	
	<p>19. Développer les pôles d’échanges multimodaux</p>	<p>Plusieurs actions participent à l’atteinte de cet objectif, notamment au sein de l’orientation 2. Construire un système de mobilité interconnecté</p>	
	<p>20. Tendre vers un système intégré de transport à l’échelle des Hauts de France</p>	<p>L’action C.67. « Développer le MaaS » participe à l’atteinte de cet objectif</p>	
	<p>21. Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle</p>	<p>Plusieurs axes participent à l’atteinte de cet objectif : D. « Développer les offres et services alternatifs à la voiture », H. « Améliorer le cadre de vie par l’aménagement en faveur des mobilités alternatives à</p>	

		la voiture » ; I. « Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées »	
Gestions de ressources			
Encourager la sobriété et organiser les transitions	<p>31. Réduire les consommations d’énergies et les émissions de gaz à effet de serre</p> <p>32. Améliorer la qualité de l’air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie</p> <p>36. Encourager l’usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz</p>	Le PDM dans son ensemble participe à l’atteinte de cet objectif, en particulier les orientations 4. « Améliorer la qualité de vie » et 5. « Décarboner la mobilité des marchandises ».	

Le PDM 2035 prend fortement en compte les objectifs du SRADET 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.

Au même titre que pour les objectifs, nous avons évalué le niveau de compatibilité des actions du PDM du SIMOUV avec les règles développées au sein du SRADET de Hauts-de-France.

Objectif du SRADET	Règles du SRADET	Articulation avec le PDM	Niveau de compatibilité
7.Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier KM plus efficaces 36. Encourager l’usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont	3. Les SCoT, les PLU(i), les PDU, plan de la mobilité et les PCAET intègrent dans leurs réflexions la gestion du dernier Km ; lorsqu'ils comprennent un pôle d’envergure régionale, et dès lors que le besoin est identifié, les documents de planification doivent prévoir des espaces dédiés à l’implantation de centres de distribution urbaine	L’action K.25. « Réaliser un diagnostic des flux de poids lourds et des dysfonctionnements au sein des zones d’activité » et L.26. « Suivre la mise en œuvre du plan d’actions InTerLUD+ de la CAVM et étudier la généralisation des mesures de logistique urbaine à l’échelle du SIMOUV » répondent à cette règle.	

électriques et/ou gaz (CAE)			
15. Proposer des conditions de déplacements soutenable (en transports en commun et sur le réseau routier) 21. Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle 36. Encourager l’usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz	31. Les SCOT, PLU, PLUI, PDU et PCAET, chacun dans leurs domaines, de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l’accès aux zones d’activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement : <ul style="list-style-type: none"> • d’expérimentation dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail • du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage...) • des points de recharge en carburants alternatifs au pétrole (électrique, hydrogène, GNV...). 	Le PDM répond à cette règle à travers plusieurs axes : A. « Conforter et renforcer les liaisons entre pôles », B. « Favoriser un territoire des courtes distances », D. « Développer les offres et services alternatifs à la voiture », E. « Faire du stationnement un levier de report modal », 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 » .	
18. Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables	26. Tous les territoires, y compris les moins denses, élaborent, proposent, ou participent à une stratégie de développement des transports et de la mobilité qui répond aux besoins de la population, notamment pour un accès facilité à l’emploi et à la formation, et à l’impératif de sobriété carbone	Le PDM dans son ensemble répond à cette règle via ses orientations visant à l’organisation de la mobilité selon les pôles du territoire, la construction d’un système de mobilité interconnecté, le développement d’une mobilité pour tous les usagers et l’amélioration de la qualité de vie en visant à réduire les impacts négatifs de la voiture individuelle.	
19. Développer les pôles d’échanges multimodaux	27. Les SCoT, les PDU, les Plans de mobilité et tous les documents de planification abordant les questions de mobilité intègrent les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d’échanges ferroviaires et routiers pour créer des espaces de qualité, garantir un accès facilité et offrir une intermodalité optimisée. En particulier, pour les principaux pôles d’échanges multimodaux (PEM) situés dans les pôles de l’ossature régionale, les documents de planification doivent identifier les orientations d’aménagements nécessaires concernant les quartiers de	Plusieurs axes et actions du PDM répondent à cette règle : Action C.5 « Hiérarchiser et aménager un maillage de lieux d’intermodalité », axe J : « Œuvrer au développement du report modal pour le transport de marchandises ».	

	gare et l'intermodalité au regard du référentiel régional proposé.		
20. Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts de France	28. Pour un système intégré des transports en Hauts-de-France, les acteurs locaux de la mobilité doivent faciliter le déploiement et la mise en œuvre de services et d'outils favorisant les pratiques intermodales (information, coordination des offres, tarification et billettique). En particulier, ils doivent veiller au bon respect des normes d'interopérabilité et assurer la transmission des données en matière de mobilité.	L'action C.7. « Développer le MaaS » répond à cette règle.	
21. Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle	30. Les SCOT, PLU, PLUI, PDU, PCAET créent les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs. Dans les limites de leurs domaines respectifs, ils développent des mesures incitatives et des dispositions pour le déploiement d'installations, en particulier pour les itinéraires cyclables les plus structurants.	De nombreuses actions du PDM répondent à cette règle : C.6. « Assurer les connexions entre le vélo et les transports collectifs », E.11. « Développer le stationnement vélo, notamment sécurisé », H.17. « Libérer de l'espace public au profit des modes actifs », H.18. « Mettre en œuvre les schémas vélos des Communautés d'Agglomération » ainsi que l'axe I. « Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées ».	
26. Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique 27. Améliorer l'accessibilité des services au public - une articulation du SRADET et des SDAASP (EETDTRx)	32. Les SCOT, PLU, PLUI, PDU doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages	Le PDM ne traite pas directement de la thématique de l'accès au numérique.	

<p>29. Développer les stratégies numériques dans les territoires</p> <p>30. Développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés (EET-DTRx)</p>			
--	--	--	--

Globalement, le PDM 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.

Certaines infrastructures prévues dans le cadre du PDM devraient imperméabiliser des sols, en revanche, le SIMOUV travaille d’un point de vue plus global à la réduction de l’artificialisation à travers son SCOT.

3.1.2. Le Plan de protection de l’atmosphère (PPA) Nord-Pas-de-Calais

Le PPA Nord-Pas-de-Calais a été approuvé le 27 mars 2014. Son arrêté interpréfectoral de mise en œuvre a été signé le 1er juillet 2014.

Celui-ci est en cours de révision sous le nom du « PPA des agglomérations de Lille et du bassin minier », il concerne les périmètres de la CAVM et de la CAPH.

Dans le tableau ci-dessous, nous avons évalué le niveau de compatibilité des actions du PDM avec les actions du PPA sous la forme de différents niveaux. Un niveau de compatibilité faible est retranscrit en rouge, un niveau moyen en orange et un niveau fort, en vert.

Actions	Articulation avec le PDM	Compatibilité
Réglementaire 5. Rendre progressivement obligatoires les Plans de Déplacements Etablissements, Administrations et Etablissements Scolaires	L’action G.15. « S’appuyer sur les employeurs pour promouvoir les mobilités alternatives » participe à la bonne réussite de cette action du PPA.	

Réglementaire 6. Organiser le covoiturage dans les zones d’activités de plus de 5000 salariés	Les actions G.15. « S’appuyer sur les employeurs pour promouvoir les mobilités alternatives » et D.9. « Développer le covoiturage » participent à la bonne réussite de cette action du PPA.	
Réglementaire 7. Réduire de façon permanente la vitesse et mettre en place la régulation dynamique sur plusieurs tronçons du réseau routier national de la région Nord - Pas-de-Calais	Les actions de l’axe I. « Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées » sont complémentaires à cette action du PDM, en particulier l’action I.21. « Etendre la ville à 30 ».	
Réglementaire 14. Inscrire des objectifs de réduction des émissions dans l’air dans les nouveaux plans de déplacements urbains (PDU) et plans locaux d’urbanisme intercommunaux (PLUi) et à échéance de la révision pour les PDU et PLUi existants	Les incidences en termes d’impact sur la qualité de l’air sont évaluées pour chaque action du PDM, celles-ci sont largement positives. D’autre part, l’action I.20. « Définir et déployer la ZFE-m » participe directement à la bonne réussite de cette action.	
Accompagnement 2. Développer les flottes de véhicules moins polluants	L’action I.22. « Soutenir le développement de l’électromobilité » participe à la bonne réussite de cette action du PPA.	
Accompagnement 3. Promouvoir les modes de déplacements moins polluants	Le PDM dans son ensemble et en particulier l’orientation 4. « Améliorer la qualité de vie » participe à la bonne réussite de cette action du PPA.	

En conclusion, le PDM 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.

3.1.3. Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du SIMOUV

Le SCoT du Valenciennois a été initialement approuvé le 17 février 2014 par le Comité syndical du SIPES (l’ancienne structure à l’origine de l’élaboration du schéma, avant sa fusion avec le SITURV au 1er juin 2014). Le SCoT portait alors sur 2 EPCI, pour 81 communes. En date du 20 Octobre 2021, le Comité Syndical du SIMOUV a adopté la modification simplifiée n°2 du SCoT du Valenciennois, relative à l’intégration de la commune d’Emerchicourt.

Dans le tableau ci-dessous, nous avons évalué le niveau de compatibilité des actions du PDM avec le DOO.

Partie	Chapitre	Objectifs du SCoT	Sous-objectifs	Articulation avec le PDM	Niveau de compatibilité
--------	----------	-------------------	----------------	--------------------------	-------------------------

Partie 1 : Affirmer l’organisation rationnelle et équilibrée du territoire	1. Préserver les espaces naturels et agricoles en maîtrisant le développement de l’espace urbain		Le PDM ne traite pas de cette thématique.	
	Chapitre 1 : préserver et valoriser les ressources naturelles et agricoles du Valenciennois de manière durable à travers l’armature verte et bleue	4. Protection et valorisation de la trame verte et bleue pour un maintien de la biodiversité	Le PDM ne traite pas de cette thématique.	
	Chapitre 2 : mettre en valeur les paysages et les éléments patrimoniaux structurants du territoire, facteurs d’attractivité du Valenciennois	9. Préserver et améliorer la qualité des entrées de ville et des entrées de territoire	Plusieurs actions du PDM peuvent participer à l’atteinte de cet objectif : H.16. « Faire de la première ceinture une porte d’entrée en zone urbaine », H.17. « Libérer de l’espace public au profit des modes actifs » ou I.19. « Réguler les mobilités ».	
	Chapitre 3 : valoriser une qualité urbaine et paysagère du territoire et adapter la ville au changement climatique pour un cadre de vie plus désirable	12. Valoriser le cadre de vie par des projets urbains de qualité paysagère, urbaine et architecturale	12c. Limiter les nuisances et les pollutions L’ensemble du PDM, notamment l’orientation 4. « Améliorer la qualité de vie » participe à la réalisation de ce sous-objectif.	
	13. Prévenir les risques naturels et technologiques	13d. Les risques technologiques, les risques liés au transport de matières dangereuses Plusieurs actions du PDM participent à la réalisation de ce sous-objectif, notamment les actions E.10. « Optimiser le stationnement en voirie », I.19. « Réguler les mobilités » et I.21. « Etendre la ville à 30 »		
Partie 2 : L’armature verte et bleue				

Partie 3 : l’armature urbaine et économique	Chapitre 5 : développer la mobilité durable en optimisant les infrastructures de transport et les déplacements	21. Renforcer les liens entre l’urbanisme et les transports en commun.	21b. Desservir les principaux pôles générateurs	Les orientations 1. « Inscrire la mobilité dans une armature multipolaire » et 2. « Construire un système de mobilité interconnecté » participent à l’atteinte de ces objectifs.	
		22. Développer les transports en commun et favoriser l’intermodalité	21c. Aménager les abords des gares, lieux stratégiques pour le développement d’une mobilité durable		
			22a. Améliorer les liaisons interterritoriales		
			22b. Compléter et améliorer le réseau de transport urbain		
		23. Développer l’usage des modes doux pour les déplacements courts	22c. Prévoir l’aménagement et la pérennisation des pôles d’échanges, des parkings relais et des aires de stationnement		
			23a. Organiser le maillage du territoire en infrastructures cyclables		De nombreuses actions du PDM participent au développement des modes doux : B.3. « Anticiper l’aménagement du territoire en faveur des transports en commun et des modes actifs », C.6. « Assurer les connexions entre le vélo et les transports collectifs », E.11. « Développer le stationnement vélo, notamment sécurisé », H.17. « Libérer de l’espace public au profit des modes actifs », H.18. « Mettre en œuvre les schémas vélos des Communautés d’Agglomération ».
23b. Prévoir le stationnement des vélos					
24a. Achever le maillage routier du territoire					

24. Maîtriser le développement de l’offre routière	24b. Organiser la politique de stationnement	L’axe E. « Faire du stationnement un levier de report modal » participe à réalisation de ce sous-objectif	
	24c. Améliorer le management de la mobilité et favoriser l’usage partagé de la voiture	Plusieurs actions du PDM participent à la réalisation de ce sous-objectif : D.9. « Développer le covoiturage », H.17. « Libérer de l’espace public au profit des modes actifs », I.19. « Réguler les mobilités », I.21. « Etendre la ville à 30 ».	
25. Favoriser les modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises	25a. Permettre la réouverture de la liaison ferrée Valenciennes-Mons	L’axe J. « Œuvrer au développement du report modal pour le transport de marchandises » participe à la réalisation de cet objectif.	
	25b. Améliorer et valoriser l’articulation des infrastructures ferrées et fluviales		
	25c. Accompagner le canal Seine-Nord et la réouverture du canal de Condé-Pommeroeu		

Le PDM 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, protections des milieux naturels, d’amélioration de la qualité de l’air, de réduction des nuisances, de développement des transports en communs ou de développement des modes de transports actifs sont bien pris en compte dans le PDM.

3.1.4. Le PCAET de la Communauté d’Agglomération Valenciennes Métropole

Le PCAET de la CAVM a été approuvé en mars 2021, celui-ci couvre la période 2020-2026 et fixe des objectifs de réduction des émissions de GES, des consommations énergétiques et de développement des ENR. Il vise l’atteinte de cet objectif à travers un programme d’action.

Dans le tableau ci-dessous, nous avons évalué le niveau de compatibilité des actions du PDM avec les sous-axes stratégiques sous la forme de différents niveaux.


Orientation	Axe stratégique	Sous axe stratégique	Articulation avec le PDM	Niveau de compatibilité
-------------	-----------------	----------------------	--------------------------	-------------------------

Mobilité durable	Réduire le nombre de déplacements	Optimiser les déplacements	Le PDM dans son ensemble participe à la réalisation de ce sous-objectif.	
		Favoriser la pratique du covoiturage	L’action D.9. « Développer le covoiturage » traite directement de cette thématique.	
	Réduire la part modale liée à l’usage de la voiture individuelle	Favoriser le développement des modes de transports "doux "	De nombreux axes et actions du PDM participent à la bonne réalisation de cet objectif, axe D. « Développer les offres et services alternatifs à la voiture », 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 »	
		Favoriser le recours aux transports en commun et l’intermodalité	L’orientation 2. « Construire un système de mobilité interconnecté » participe à la bonne réalisation de ce sous-axe stratégique.	
	Favoriser les déplacements moins émetteurs de gaz à effet de serre et réduisant la pollution atmosphérique	Favoriser l’usage de véhicules à carburant alternative et moins polluante	Les actions I.20. « Définir et déployer la ZFE-m » et I.22. « Soutenir le développement de l’électromobilité » participent à la bonne réalisation de ces sous-axes stratégiques.	
		Développer les programmes d’Eco-conduite		
		Développer l’électro mobilité		
	Réduire les consommations d’énergie fossile du transport de marchandises	Favoriser l’usage du transport par voie fluviale	L’axe J. « Œuvrer au développement du report modal pour le transport de marchandises » participe à la bonne réalisation de cet objectif.	

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

3.1.5. Le PCAET de la Communauté d’Agglomération de la Porte du Hainaut

La CAPH a adopté son PCAET en juillet 2023, l’analyse de l’articulation porte principalement sur l’axe 5. « Des mobilités adaptées à l’urgence climatique »

Axe	Programme d’actions	Articulation avec le PDM	Niveau de compatibilité
5. Des mobilités adaptées à l’urgence climatique	1. Faciliter la mobilité des habitants du territoire 2. Promouvoir l’intermodalité dans les déplacements liés à l’activité économique 3. Accentuer l’action des collectivités en faveur des mobilités durables 4. Penser l’aménagement du territoire pour décarboner nos déplacements	<p>L’ensemble du PDM est compatible avec ce programme d’actions.</p> <p>De nombreuses actions du PDM sont compatibles avec ce programme d’actions : B.3. « Anticiper l’aménagement du territoire en faveur des transports en commun et des modes actifs », C.5. « Hiérarchiser et aménager un maillage de lieux d’intermodalité » C.6. « Assurer les connexions entre le vélo et les transports collectifs » ou G.15. « S’appuyer sur les employeurs pour promouvoir les mobilités alternatives »</p> <p>L’ensemble du PDM et notamment les actions de l’orientation 4. « Améliorer la qualité de vie » sont compatibles avec ce programme d’actions.</p> <p>L’orientation 1. « inscrire la mobilité dans une armature multipolaire » est compatible avec ce programme d’actions.</p>	

3.2. Bilan de l’articulation

Le PDM est compatible avec les plans et programmes étudiés dans le cadre de cette analyse de l’articulation notamment pour ce qui concerne les thématiques de réduction des émissions de GES, de développement des transports en commun de l’intermodalité et des mobilités actives, il contribue également à l’amélioration de la qualité de l’air et à la réduction des nuisances.

4. Solutions de substitution raisonnables et motifs des choix

4.1. Solutions de substitution raisonnables : le récit stratégique du PDM

Le plan des mobilités définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que par la promotion des modes de déplacements les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Plusieurs solutions s'offrent ainsi aux collectivités pour atteindre ces objectifs.

4.1.1. Un territoire engagé dans la transition énergétique

Le SIMOUV est composé de deux EPCI :

- La Communauté d'agglomération Valenciennes Métropole (CAVM) ;
- La Communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut (CAPH) ;

Ces deux EPCI ont chacun élaboré un PCAET en 2021 et 2023 qui vise les objectifs suivants,

Pour la CAVM :

- Réduction des émissions directes de gaz à effet de serre de 14 % en 2026, de 20 % en 2030 et de 68 % en 2050 par rapport à 2016, soit 1,7 TéquCO₂ par habitant en 2050 ;
- Réduction des consommations d'énergie de 12 % en 2026, de 16 % en 2030 et de 54 % en 2050 par rapport à 2016 ;
- Concernant le secteur des transports :
 - o Réduction des consommations d'énergie de 18 % en 2030 et de 55 % en 2050 par rapport à 2016 ;
 - o Réduction des émissions de gaz à effet de serre de 23 % en 2030 et de 75 % en 2050 par rapport à 2016, soit 1,7 TéquCO₂ par habitant en 2050 ;

Pour la CAPH :

- Réduire les consommations énergétiques de 24% en 2030 et de 50% en 2050 par rapport à 2015 ;
- Réduire les émissions de GES de 24% en 2030 et de 80% en 2050 par rapport à 2015 ;
- Développer les énergies renouvelables pour atteindre 8% de la consommation du territoire en 2030 et 16% en 2050 ;

4.1.2. Consolidation du cadre stratégique

Le Plan de Mobilité est un document de planification défini aux articles L.1214-1 et suivants du Code des transports qui détermine, dans le ressort territorial de l'AOM, l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement.

Le PDM entretient des rapports de compatibilité et de prise en compte avec les plans et programmes exposés ci-dessus : SRADDET, PCAET, SCoT, PPA. La coordination entre l'élaboration du PDM et ces plans et schémas a fait l'objet d'une attention particulière au sein du SIMOUV dans le cadre de l'élaboration du PDM.

La définition de la stratégie du PDM a reposé sur un travail de diagnostic ayant permis de formuler les enjeux auxquels étaient confrontés le territoire. Ces enjeux portent sur la mobilité mais portent également ceux relevant des plans et programmes de portée supérieure. La phase de diagnostic a par ailleurs reposé sur la consultation des différents acteurs de la mobilité. Pour cela, des entretiens ont été réalisés (Communautés d'Agglomération, département du Nord, Région Hauts-de-France, syndicat Hauts-de-France Mobilité), 3 ateliers thématiques ont été organisés (Transports en commun, intermodalité et stationnement tous modes ; Modes actifs et mobilités alternatives ; Transport de marchandises et logistiques), deux questionnaires ont été diffusés aux communes situées sur le ressort territorial du SIMOUV et auprès du grand public.

Sur la base de ces enjeux et des objectifs formulés par les élus du SIMOUV, un travail de scénarisation a permis d'aboutir au choix d'organisation des mobilités sur le ressort territorial du SIMOUV et la stratégie du PDM. Cette stratégie s'est traduite par la définition de 6 grandes orientations du PDM reflétant l'ambition du SIMOUV du PDM.

→ Territorialisation au regard de la diversité de l'armature territoriale métropolitaine

Les modélisations en termes d'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 ;

▪ Scénarios comparés

3 scénarios sont modélisés à l'horizon 2032 :

- Le scénario de référence : projection de la situation initiale du territoire et des coups partis à l'horizon 2032 ;
- 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) ;

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.

4.1.3. Motifs des choix

Le présent chapitre présente la justification des choix ayant conduit à l'élaboration du PDM du SIMOUV et aux choix effectués.

Comme exposé en introduction, 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 « Tendanciel ».

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 :

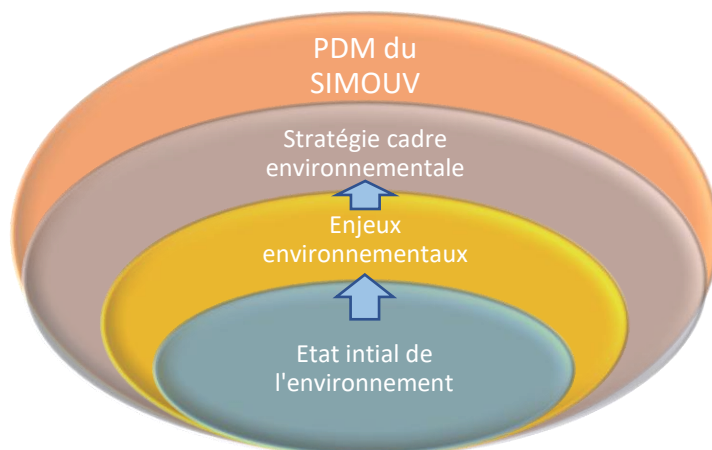
En termes de parts modales, les 2 scénarios présentent des améliorations significatives par rapport au scénario tendanciel. Les résultats pour les scénarios « Étoile » et « Multi-polaire » sont proches. Le scénario « Multi-polaire » affiche de meilleures performances pour les modes actifs.

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.

→ L’approche environnementale intégrée au projet

Appuyer le projet sur un pré-cadrage environnemental

Le SIMOUV a fait le choix d’intégrer les enjeux environnementaux le plus en amont de l’écriture de son projet en initiant le plus tôt possible la réalisation de l’état initial de l’environnement. La collectivité a pu ensuite développer, sur la base de ce diagnostic détaillé de l’environnement, une **stratégie-cadre environnementale** qui a guidé l’élaboration de son PDM en rassemblant des informations pour aider aux choix :



Sensibiliser et intégrer les enjeux environnementaux

La synthèse du diagnostic environnemental – l’état initial de l’environnement – formalisée dès l’été 2023 a été mise à disposition du SIMOUV et des partenaires du PDM.

Par la suite, un travail collectif a permis de hiérarchiser et de spatialiser les enjeux environnementaux du PDM : il découle du regard croisé des acteurs techniques et politiques sur les problématiques environnementales propres au territoire et les leviers d’actions du PDM sur chacune. Les enjeux ont alors été définis sous la forme d’objectifs opérationnels pour le PDM.

Quatorze grands enjeux hiérarchisés constituent ainsi la base de la stratégie environnementale du PDM et de son évaluation environnementale : ils sont utilisés comme critères d’évaluation. Le tableau suivant les rappelle.

Hiérarchisation	Grands enjeux thématiques	Enjeux
Prioritaire		Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d’énergies (en particulier fossiles) liées aux transports

Hiérarchisation	Grands enjeux thématiques	Enjeux
	Sobriété et émissions de GES	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	Milieus 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

L'évaluation initiée dès le début de la démarche de révision a permis :

- De définir les enjeux environnementaux pesant sur le PDM, puis de les hiérarchiser au regard du poids de la mobilité dans leur impact.
- De considérer les orientations et les objectifs dans les principaux documents cadres
- De cerner l'hétérogénéité des enjeux environnementaux à l'échelle du territoire grâce à la proposition d'unités fonctionnelles. Ces unités regroupent des enjeux environnementaux similaires selon un principe de fonctionnalité du territoire.
- D'intégrer les secteurs de fortes contraintes réglementaires

- D'appréhender de manière itérative la stratégie environnementale du PDM au regard de l'évolution du programme d'actions de celui-ci.

Les résultats intermédiaires de l'évaluation ont permis de faire évoluer le plan d'actions en considérant le mieux possible les enjeux environnementaux prioritaires et en rééquilibrant les réponses à ceux-ci.

L'intégration de la séquence éviter-réduire-compenser des incidences sur la biodiversité dans l'élaboration du PDM

L'article L.110-1 (II – 2°) du code de l'environnement, pose « le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable. Ce principe implique d'éviter les atteintes à la biodiversité et aux services qu'elle fournit ; à défaut, d'en réduire la portée ; enfin, en dernier lieu, de compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées ni réduites, en tenant compte des espèces, des habitats naturels et des fonctions écologiques affectées. »

Le PDM a intégré dans les actions présentant des incidences sur l'occupation du sol une vigilance sur la sobriété foncière des travaux et aménagements et sur la mise en œuvre des mesures « éviter-réduire-compenser ». Cela concerne en particulier la construction des lieux d'intermodalité (action C.5).

La plus-value sociale et environnementale du scénario multimodal du PDM

Il est rappelé que la majorité des améliorations attendues grâce à la mise en œuvre du PDM (diminution des émissions de polluants atmosphériques et de GES, de la consommation énergétique liée aux transports, des émissions sonores, ...) découlera :

- d'un changement significatif des comportements des usagers, avec notamment un report des parts modales vers les modes actifs et collectifs en lieu et place du véhicule particulier.
- ce changement repose sur la mise en place de solutions alternatives opérationnelles et efficaces à l'autosolisme.

Aussi, de manière à agir de l'utilisateur au gestionnaire des transports, les 30 actions retenues couvrent un large spectre d'intervention :

- Lien entre mobilité et urbanisme (Orientation 1 : Inscrire la mobilité dans une armature multipolaire, Axe H : Améliorer le cadre de vie par l'aménagement en faveur des mobilités alternatives à la voiture) ;
- Développement de la mobilité cyclable (Action C.6, Action E.11, Action H.17, Action H.18) ;
- Réduction de la place de la voiture individuelle (Axe I : Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées) ;
- Réflexion sur la réduction des émissions de GES de la logistique (Orientation 5 : Décarboner la mobilité des marchandises) ;
- Développement d'une mobilité pour tous (Axe F : Agir en faveur de la mobilité solidaire) ;
- La qualité de l'air et les émissions de GES (I.19, I.20, I.21, I.22) ;

Le PDM apporte ainsi une plus-value sociale et environnementale.