



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de plan de mobilité du Grand Creillois (60)
du syndicat mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise**

n°MRAe 2021-5679

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 3 novembre 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de plan de mobilité du Grand Creillois (60).

Étaient présents et ont délibéré : MM. Christophe Bacholle, Philippe Gratadour et Pierre Noualhaguet.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par la ministre de la transition écologique le 11 août 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 4 août 2021, pour avis, à la MRAe.

En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.

En application de l'article R. 122-7-III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 26 août 2021 :

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

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

Il est rappelé ici que, pour tous les plans et documents soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou du document mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter le plan, schéma, programme ou document.

Synthèse de l'avis

Le territoire du Grand Creillois (communauté d'agglomération Creil Sud Oise et communauté de communes du Liancourtois dite de la Vallée Dorée) dépassant la population de 100 000 habitants (21 communes et 110 000 habitants), est soumis à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité (PDM).

Le PDM doit définir pour les dix années suivantes, les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains en visant à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part.

Il doit prendre en particulier en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité, la mobilité solidaire, ainsi que les enjeux de logistique. Il s'inscrit dans des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité.

L'élaboration du plan de mobilité est soumis à évaluation environnementale au titre de l'article R. 122-17-I-36° du code de l'environnement.

Le plan de mobilité (PDM) du Grand Creillois, réalisé par le syndicat mixte du Bassin Creillois et des Vallées Brethoise (SMBCVB), est mutualisé avec les démarches volontaires de plans de mobilité mutualisés du Sud de l'Oise, des communautés de communes Aire Cantilienne, Pays du Clermontois, Pays d'Oise d'Halatte et Senlis Sud Oise, pour former le PDM du Sud de l'Oise.

Cela a permis de rechercher des solutions de mobilité dépassant les frontières administratives dans une logique de bassin de vie et donc de mobilité.

Les objectifs du PDM d'ici 2030 portent sur la réduction de la part modale de la voiture de 55 à 36 % au profit des transports collectifs, du vélo et de la marche. Aucun objectif chiffré n'a été défini pour la logistique. Le dossier ne démontre pas que le plan d'action retenu permettra d'atteindre les objectifs retenus, et en conséquence les diminutions de 16 % d'ici 2030 des émissions de gaz à effet de serre, et de 16 % des particules fines prévues pour le secteur des transports.

Le PDM et son évaluation environnementale sont à compléter notamment pour respecter les objectifs de réduction des émissions de particules fines fixés par le plan de protection de l'atmosphère de la région de Creil.

En effet, le scénario retenu fixe un objectif de réduction par rapport à la situation actuelle des particules fines issues du transport routier de 16 % à l'horizon 2030 alors que le plan de protection de l'atmosphère de la région de Creil fixe une réduction de 15 % sur cinq ans.

L'autorité environnementale recommande de compléter les actions afin d'atteindre les objectifs du plan de protection de l'air de la région de Creil.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

I. Le projet de plan de mobilité du Grand Creillois

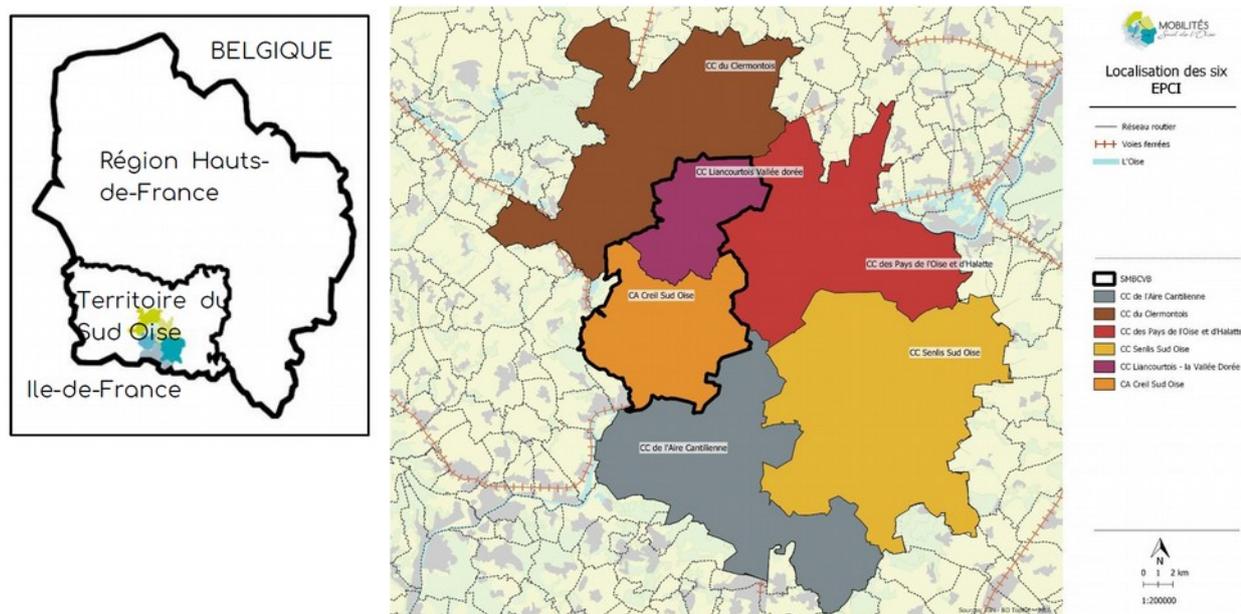
La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a fait évoluer le plan de déplacements urbains (PDU) en plan de mobilité (PDM) qui devient un document de planification renforcé et complété par rapport aux PDU, avec l'obligation d'élaboration de PDM pour les aires urbaines de plus de 100 000 habitants, ainsi que la possibilité pour les territoires ruraux d'élaborer des PDM simplifiés.

Le PDM définit pour les dix années suivantes, les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains en visant à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part.

Le territoire du Grand Creillois (communauté d'agglomération Creil Sud Oise « ACSO » et communauté de communes du Liancourtois dite de la Vallée Dorée « CCLVD ») dépassant la population de 100 000 habitants (21 communes et 110 000 habitants), la collectivité s'est engagée dans l'élaboration obligatoire de son PDM en 2017, et l'a déléguée au syndicat mixte du Bassin Creillois et des Vallées Brethoise (SMBCVB) qui porte le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Grand Creillois.

La démarche de ce PDM est mutualisée avec les démarches volontaires d'élaboration des PDM des communautés de communes Aire Cantilienne, Pays du Clermontois, Pays d'Oise d'Halatte et Senlis Sud Oise, pour former le PDM du Sud de l'Oise, toujours coordonnées par le SMBCVB.

La mutualisation des démarches d'élaboration de PDM par les six établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) du Sud de l'Oise, a permis de rechercher des solutions de mobilité dépassant les frontières administratives dans une logique de bassin de vie, pour mieux prendre en compte la réalité des déplacements des habitants.



Cartes de localisation du territoire du Grand Creillois et des quatre autres EPCI membres de la démarche mutualisée d'élaboration du PDM du sud de l'Oise (page 21 de l'évaluation environnementale stratégique en annexe 2)

Un diagnostic a été effectué. Il comporte une analyse des pratiques de mobilité des habitants qui s'appuie essentiellement sur l'enquête déplacements ville moyenne du Sud de l'Oise réalisée en 2017. Aucun modèle de trafic permettant de reconstituer les flux par mode n'est mentionné. Ce diagnostic est détaillé mais ne comporte aucune donnée sur les volumes (véhicule*kilomètres) de déplacements par classe de distance, et autres analyses qui permettraient de mieux appréhender les potentiels de transfert modal vers les transports collectifs, la marche à pied ou le vélo.

Il comporte un volet sur le transport de marchandises (Diagnostic pages 292 à 301). Celui-ci reste très sommaire. Il ne comporte notamment pas d'analyse du développement des plateformes logistiques, tout en rappelant l'objectif du SRADDET d'optimiser l'implantation des plateformes logistiques, ni d'analyse du potentiel de report modal vers le fer ou la voie d'eau.

L'autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic sur les déplacements :

- *en mettant en place un modèle permettant de reconstituer les flux par mode ;*
- *en analysant le potentiel de report modal, par exemple en indiquant les volumes de déplacement par classe de distance ;*
- *en analysant le potentiel de report modal du transport de marchandises de la route vers le fer et la voie d'eau.*

À l'issue de l'établissement du diagnostic, trois scénarios de mobilité ont été construits pour le territoire et une analyse multicritère a conduit à retenir un scénario combinant les scénarios 2 « réponse aux grands déplacements pendulaires en priorité » et le scénario 3 « retour progressif à la proximité ».

Les objectifs chiffrés fixés pour le territoire Grand Creillois d'ici 2030 à partir de ce scénario sont les suivants :

- réduire la part modale de la voiture de 55 à 36 % ;
- augmenter la part modale des transports en communs de 11 à 19 % ;
- augmenter la part modale du vélo de 1 à 6 % ;
- augmenter la part modale de la marche de 33 à 38 % ;
- réduire l'usage de la voiture avec un objectif de 114 596 déplacements quotidiens réalisés en voiture contre 173 886 actuellement, et un kilométrage journalier de sept kilomètres contre onze actuellement ;
- augmenter le taux de remplissage de 1,4 à 1,94 personne par véhicule.

Aucun objectif chiffré n'est présenté sur le transport de marchandises.

L'autorité environnementale recommande de compléter les objectifs chiffrés avec des objectifs concernant le transport de marchandises.

Le programme d'action du PDM du Grand Creillois se compose de 43 actions réparties en quatre grands axes stratégiques, dont un commun aux six EPCI (Axe transversal) réalisant de manière concomitante leur plan de mobilité :

- Axe transversal – Une politique de mobilité cohérente à l'échelle du Sud Oise ;
- Axe 1 – Une mobilité humaine et sociale visant à améliorer la qualité du cadre de vie à travers une mobilité apaisée, renforçant l'inclusion sociale et favorable à la santé ;

- Axe 2 – Une mobilité efficace et performante visant à développer des solutions de mobilité en réponse aux besoins multiples des usagers du territoire ;
- Axe 3 – Une mobilité planifiée et cohérente visant à organiser l'aménagement du territoire et développer des services locaux pour optimiser la demande de mobilité.

Le PDM du Grand Creillois apporte des réponses aux objectifs stratégiques visés par la LOM :

- apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture (actions 28, 29 et 31, sur l'offre de transports en commun et de mobilités légères, actions 4, 15, 16 et 17 sur les mobilités actives, actions 5 et 6 sur le covoiturage et l'autostop partagé) ;
- développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous (action 13 sur le système Oise Mobilité) ;
- réduire l'empreinte environnementale des transports, en réussissant la transition écologique dans la façon de se déplacer (actions 8 et 27 sur le report fluvial et ferroviaire) ;
- investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien (action 15 sur les infrastructures cyclables, action 27 sur l'infrastructure ferroviaire).

Parallèlement, le PDM vise les objectifs suivants :

- maîtriser l'usage de la voiture afin de réduire les difficultés de circulation, de favoriser le développement durable et d'améliorer la qualité de vie de la population ;
- améliorer les conditions de déplacements vers les principaux pôles, ainsi qu'en lien avec les territoires périurbains ;
- engager une réflexion sur la mobilité à plusieurs échelles, tenant compte des territoires de vie ;
- résorber les difficultés de sécurité routière et améliorer les conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- hiérarchiser le réseau de voirie, à partir de la circulation et de l'environnement urbain, prenant en compte les principaux équipements ;
- optimiser le stationnement, particulièrement dans les centres-villes et aux abords des gares ;
- traiter l'ensemble des déplacements dans le cadre d'une prise en compte des publics présentant des enjeux particuliers (personnes en insertion, scolaires...) ;
- organiser la desserte en transports collectifs, en particulier vers les principaux pôles d'échanges et les gares ;
- organiser et hiérarchiser les pôles d'échanges multimodaux ;
- optimiser la desserte des zones commerciales, en favorisant les modes durables et les solutions innovantes de mobilité ;
- consacrer un volet des plans de déplacements à la mobilité fluviale aussi bien pour le fret que pour le tourisme ;
- prioriser les modes actifs dans les centres-villes afin de favoriser la qualité de vie, la santé publique et l'économie locale.

Cependant le PDM ne comporte aucune analyse permettant de démontrer que les actions permettront d'atteindre les objectifs chiffrés affichés, ce qui réduit la pertinence de l'ensemble de son évaluation environnementale. Ainsi, à titre d'illustration, si le plan d'action ne permet pas d'atteindre les objectifs très ambitieux qui ont été définis, les réductions d'émissions de polluants atmosphériques sont sur-estimées.

L'autorité environnementale recommande de démontrer comment le programme d'action retenu permettra d'atteindre les objectifs chiffrés affichés.

L'élaboration du plan de mobilité est soumis à évaluation environnementale au titre de l'article R. 122-17-I-36° du code de l'environnement.

II. Analyse de l'autorité environnementale

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

Compte tenu des enjeux du territoire et du contenu du plan, qui ne comporte pas de grands projets d'infrastructures, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, les milieux naturels et la biodiversité et à la qualité de l'air et aux émissions de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté pages 9 et suivantes de l'évaluation environnementale et en annexe 3.

Il est intelligible, concis mais ne comprend pas la liste ou la synthèse des actions prévues permettant la bonne compréhension du PDM.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique par une synthèse des actions prévues par le plan de mobilité du Grand Creillois.

II.2 Articulation du projet de plan avec les autres plans et programmes

Les éléments de compatibilité du PDM avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France, le SCoT du Grand Creillois, les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) de l'ACSO et de la CCLVD en cours d'élaboration (au stade du diagnostic actuellement), et le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la région de Creil concernant dix-huit communes des vingt-et-une, sont mentionnés pages 162 et suivantes de l'évaluation environnementale (annexe 2).

Les objectifs du PDM sont cohérents avec les objectifs du SRADDET et les prennent en compte ; ils sont compatibles avec le SCoT et aucune action n'est en opposition avec les orientations et objectifs de ce dernier.

En raison de leur état d'avancement, ce sont les PCAET qui intégreront les orientations et objectifs fixés dans le PDM.

En revanche, le scénario retenu n'apparaît pas compatible avec le PPA de la région de Creil en raison des délais d'application du PDM supérieurs à ceux du PPA. Ceci se traduit par exemple par un objectif de réduction par rapport à la situation actuelle des particules fines issues du transport routier (PM_{2,5})¹ de 16 % à l'horizon 2030 affiché par le PDM, quand le PPA fixe une réduction de 15 % sur cinq ans (annexe 2 page 191).

¹ PM_{2,5} : particules dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres

Les actions mériteraient d'être complétées pour atteindre cet objectif. Par exemple, une incitation plus forte à l'usage de véhicules dits propres en complément de l'action 14, aurait permis de réduire plus efficacement la pollution atmosphérique liée aux transports routiers.

L'autorité environnementale recommande de compléter les actions afin de respecter les objectifs du plan de protection de l'air de la région de Creil.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Trois scénarios de mobilité ont été construits pour le territoire (annexe 2, pages 48 et suivantes) :

- le scénario 1 « au fil de l'eau, poursuite des tendances en cours » où aucune mesure n'est prise pour faire évoluer les conditions de mobilité sur le territoire autre que celles déjà en cours. Le risque majeur de ce scénario est la pression et la saturation du pôle régional (Creil) ;
- le scénario 2 « réponse aux grands déplacements pendulaires en priorité » s'organise autour d'un pôle à forte attractivité et d'envergure régionale (Creil) et de six pôles d'échanges de niveau 3 (Liancourt-Rantigny, Laigneville, Cramoisy, Montataire, Saint-Leu-d'Esserent, Villers-Saint-Paul). Il vise à rééquilibrer les flux afin de réduire la saturation automobile aux abords de la gare de Creil notamment. Cependant l'usage de la voiture individuelle pourrait s'accroître ;
- le scénario 3 « retour progressif à la proximité » s'organise aussi autour d'un pôle d'échange multimodal régional (Creil) et de six pôles de niveau 3 (pôle assurant des liaisons vers les pôles plus structurants ou vers les métropoles, rayonnant à l'échelle communale). Le pôle de Creil joue tout de même un rôle moins dominant que dans les deux autres scénarios, tandis que les autres pôles gagnent en attractivité. Ce scénario permet de mieux répartir les flux, de couvrir le territoire de points d'accès au réseau ferroviaire, de développer les liaisons cyclables et piétons, et il offre les meilleurs résultats en termes de mobilité.

Après une analyse multicritère de ces trois scénarios fondée sur les transports collectifs, l'usage de la voiture, les modes actifs, l'aménagement du territoire, le transport de marchandises, l'attractivité des pôles d'échanges, l'environnement et les modalités de mise en œuvre, un scénario hybride combinant les grandes orientations des scénarios 2 et 3 et valorisant les projets déjà engagés a été retenu. Le scénario 2 est jugé inenvisageable pour des raisons financières, et le scénario 3 inadapté aux secteurs les plus denses.

La description des scénarios reste très sommaire et ne comporte notamment aucun élément quantifié.

L'évaluation des impacts sur l'environnement pour les scénarios étudiés (page 104 du projet de PDM) comporte les principales thématiques, mais elle est très sommaire dans ses explications et ses justifications pour considérer que le scénario retenu constitue le scénario de moindre impact. L'analyse des impacts de ces scénarios mériterait d'être détaillée sur le modèle de l'analyse des effets de la mise en œuvre du PDM sur l'environnement réalisée dans l'évaluation environnementale (annexe 2 pages 97 et suivantes).

L'autorité environnementale recommande de détailler la description des scénarios étudiés avec des éléments quantifiés et l'analyse de leurs impacts sur l'environnement et d'explicitier la démarche d'élaboration du scénario hybride.

II.4 Critères, indicateurs et modalités retenues pour le suivi des conséquences de la mise en œuvre du plan sur l'environnement

Les indicateurs de suivi environnemental sont exposés par action aux pages 153 et suivantes de l'évaluation environnementale (EES) sans ordonnancement thématique correspondant à la définition du caractère des incidences (effets directs ou indirects), et à leur temporalité (temporaires ou permanents) mentionnés pages 106 et suivantes de l'EES.

Ces indicateurs ne sont pas assortis d'un état de référence², d'une valeur initiale³ ni d'un objectif de résultat⁴, permettant lors du bilan obligatoire à mi-échec de réalisation d'adapter le contenu du plan d'actions.

L'autorité environnementale recommande de compléter les indicateurs de suivi d'un état de référence, d'une valeur initiale et d'un objectif de résultat.

De plus, dans l'EES, les effets mentionnés dans le tableau 17 « analyse des incidences des actions » (page 99) ne sont pas qualifiés dans les tableaux 18 « caractère des incidences probables du PDM » (page 106) et 19 « temporalité des incidences probables du PDM » (page 112), et obligent à effectuer des allers-retours pour constater s'ils sont positifs, neutres ou négatifs.

L'autorité environnementale recommande de reprendre la codification des incidences pour en faciliter la lecture.

II.5 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.5.1 Consommation d'espace et étalement urbain

L'axe 3 « une mobilité planifiée et cohérente » vise à organiser l'aménagement du territoire et à développer des services locaux pour optimiser la demande de mobilité.

Il aura pour objectifs la mise en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable, la réduction des nuisances de la circulation routière, et la définition d'une politique de stationnement à l'échelle communautaire.

Le PDM compte la création de liaisons douces et le réaménagement voire le renforcement de zones d'échanges intermodales, qui nécessiteront la consommation d'espace.

Plusieurs mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (mesures ERC), communes à l'ensemble des actions sont mentionnées. Elles portent sur le recours aux voies de circulation routières existantes plutôt qu'à la création de nouvelles infrastructures, et la réalisation d'aires de toutes natures sur des zones déjà artificialisées, tout en compensant les éventuelles surfaces consommées.

Des mesures ERC sont ensuite déclinées à l'échelle des actions.

2– Valeur de référence : seuil réglementaire, norme, moyenne

3– Valeur initiale : valeur au moment de l'approbation du document d'urbanisme

4– Objectif de résultat : objectifs à atteindre pour chacun de ces indicateurs au terme du plan

De nombreuses actions contribueront fortement à la limitation de l'étalement urbain et des besoins de déplacement, et favoriseront l'usage des transports en commun. L'action 35 « privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs », par exemple, renforce les objectifs de densification autour des gares, fixe des normes de stationnement contraignantes aux véhicules et favorables aux cycles. Parallèlement elle favorisera l'articulation du développement des transports et des déplacements avec l'urbanisme.

Les actions 29 « optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO » et 36 « identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leur desserte multimodale », concourent à l'atteinte de ces mêmes buts.

D'un point de vue général, le PDM ne présente pas d'éléments chiffrés permettant d'estimer les besoins de consommation d'espace, même sommaires. Les schémas de cohérence territoriale définissent des orientations en termes de limitation de la consommation d'espace et de préservation des espaces naturels et agricoles, que les plans locaux d'urbanisme communaux ou intercommunaux déclinent par commune, et il paraît nécessaire de mettre en perspective l'ensemble de ces éléments. Le bilan du SCoT à mi-parcours présenté page 331 du PDM et la consommation foncière maximum visée page 338, constituent les prémices de la démarche mais ne sauraient suffire.

L'autorité environnementale recommande d'évaluer sommairement et par action la consommation d'espace projetée, de la relier aux valeurs figurant dans les documents de planification et d'urbanisme locaux pour démontrer la faisabilité du plan de mobilité du Grand Creillois, ainsi que sa sobriété sur cette thématique à enjeu fort.

II.5.2 Milieux naturels et biodiversité

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire qui est couvert par bon nombre d'espaces naturels sensibles, présente un intérêt biologique.

Deux sites Natura 2000 sont recensés sur le territoire du Grand Creillois et sont présentés dans la suite du rapport (pages 118 et suivantes de l'EES) :

- FR2200378 – zone spéciale de conservation – « Marais de Sacy-le-Grand » ;
- FR2200379 – zone spéciale de conservation – « Coteaux de l'Oise autour de Creil ».

Six sites extérieurs au territoire sont présents dans un rayon de 20 kilomètres, donc susceptibles d'être touchés par la mise en œuvre du PDM :

- FR2212005 – zone de protection spéciale – « Forêts Picardes : Massif des Trois Forêts et Bois du Roi » ;
- FR2200380 – zone spéciale de conservation - « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville » ;
- FR2212001 – zone de protection spéciale - Forêts picardes : « Compiègne, Laigue, Ourscamps » ;
- FR2200566 – zone spéciale de conservation - « Coteaux de la vallée de l'Automne » ;
- FR2200377 – zone spéciale de conservation - « Massif forestier de Hez-Froidmont et Mont César » ;
- FR2200371 – zone spéciale de conservation - « Cuesta du Bray ».

Ce dernier site fait partie de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I « Pelouses et bois de la cuesta sud du pays de Bray », de la ZNIEFF de type I « Coteaux du Mont Sainte-Hélène, du Mont du Répis et des communaux de Montel » et la ZNIEFF de type I « Massifs forestiers de Thelle, des Plards et de Sérifontaine ».

De nombreuses continuités écologiques sont identifiées sur le territoire (pages 142 et suivantes de l'annexe 2).

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

L'ensemble des principaux milieux naturels remarquables sont étudiés.

Chaque site Natura 2000 fait l'objet d'une présentation détaillée de ses caractéristiques, des habitats naturels et de la faune et flore sauvages présents, et de sa vulnérabilité au regard des activités, des menaces et des pressions.

➤ Prise en compte des milieux naturels

L'influence de la mise en œuvre des actions des quatre axes stratégiques est analysée pour les sites Natura 2000 et la trame verte et bleue.

Le développement des modes actifs, l'amélioration des transports en commun et des pôles d'échanges constituent la majorité des actions matérielles du PDM, qui pourraient, du fait de la réalisation d'aménagements et de la création d'infrastructures, conduire à la dégradation des milieux naturels ou interrompre des continuités écologiques.

Les actions ont donc fait l'objet d'une évaluation et d'amélioration, portant sur l'évolution du plan et la mise en œuvre de la séquence éviter, réduire ou compenser.

Dans un premier temps (page 76 de l'EES), l'approche transversale commune à l'ensemble des thématiques impactées, a permis de dégager des principes, comme l'évitement des zones Natura 2000, l'utilisation de matériaux n'imperméabilisant pas les sols pour favoriser l'infiltration, et la compensation des éventuelles surfaces imperméabilisées.

Dans un second temps (page 78 de l'EES), des mesures spécifiques à chaque action ont été ajoutées. Pour l'action 4 par exemple, « aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI », la limitation des nuisances en phase chantier notamment à proximité des espaces naturels sensibles, telles que les nuisances sonores et la pollution lumineuse, et la restriction de l'éclairage des voies cyclables en phase d'exploitation, sont retenues. L'utilisation des voies existantes autant que possible est l'objectif visé.

Toutefois, à ce stade du PDM, les projets de liaisons cyclables interurbaines, n'ont pas fait l'objet d'études de définition. Ainsi déterminer s'ils seront soumis à étude d'impact voire s'ils seront réalisables mériteraient de reposer d'ores et déjà sur une pré-analyse des enjeux et des incidences à l'échelle des projets et non plus du territoire.

Pour l'action 26 « faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 et créer une aire de mobilité à Liancourt », la problématique est la même.

L'autorité environnementale recommande :

- *de réaliser une analyse stratégique des incidences environnementales des projets sur les milieux naturels, en fonction de leur implantation probable et de leur nature ;*
- *puis de prolonger la démarche en appliquant la séquence éviter, réduire ou compenser.*

II.5.3 Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire est concerné par le plan de protection de l'atmosphère de la région de Creil.

Les particules fines (PM10)⁵ sont élevées dans la région de Creil, qui fait l'objet depuis le 28 décembre 2015 d'un PPA. Celui-ci fixe un objectif de réduction de 15 % des émissions de particules en suspension à une échéance de cinq ans pour le secteur des transports.

Le transport routier contribue fortement aux émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre sur le territoire, en raison du réseau routier très développé et de la forte dépendance à la voiture individuelle.

L'urbanisation du territoire est organisée en étoile autour de la ville de Creil, et l'urbanisation la plus récente a pris la forme de secteurs pavillonnaires.

Les zones d'activités et d'emploi sont localisées en majorité dans l'agglomération de Creil. Quant aux zones commerciales, elles se trouvent à la périphérie des pôles urbains, avec cependant une offre commerciale dans les centres-villes. À l'exception de cette dernière, leur accès requiert très souvent une voiture.

Le nombre de déplacements quotidiens par habitant est d'environ 3,8 selon l'enquête déplacements, avec une part élevée du nombre de déplacements à l'intérieur du territoire (79%), et un temps de transport de 73 minutes. Les territoires les plus favorisés socialement et/ou les territoires urbains comptent le plus de déplacements.

L'usage de la voiture individuelle est prédominant (60%) avec en moyenne un équipement d'environ 1,5 véhicule par ménage, dont deux tiers sont équipés de motorisations diesel.

Les transports collectifs urbains couvrent faiblement le territoire à l'exception de la ville de Creil, et les espaces périurbains offrent une desserte fréquemment partielle et fragmentée. Ces derniers et les zones rurales rendent difficile la mobilité et plus particulièrement pour les non motorisés.

La gare de la ville centre, Creil avec ses 4,5 millions de voyageurs par an, présente un état saturé.

Le réseau routier très développé est congestionné aux heures de pointe du matin et du soir, avec des effets sur la pollution de l'air et la qualité de vie des usagers et de la population.

Enfin, les employeurs rencontrent des difficultés de recrutement et réciproquement les populations résidant à la périphérie des villes, des difficultés d'accès aux bassins d'emploi.

⁵ PM10 : particules dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Un état initial de l'environnement a été réalisé sur le territoire pour identifier ses enjeux en lien avec la mobilité et l'environnement.

L'état initial de l'environnement, page 41 et suivantes de l'évaluation environnementale stratégique (EES), présente la synthèse des enjeux du Grand Creillois. On relève la qualité de la desserte du territoire avec les territoires voisins, notamment le réseau ferroviaire qui dessert Paris, Compiègne, Amiens et Beauvais, ainsi que le RER D vers Villeneuve-Saint-Georges, ainsi que le réseau routier. Il dispose d'une urbanisation dense et compacte limitant l'étalement urbain et protégeant les espaces naturels, tout en relevant une périurbanisation importante dans la période récente.

La qualité de l'air du territoire est dégradée, et concernée par des dépassements des seuils réglementaires pour les particules fines.

Le territoire compte de nombreux et importants projets validés avant la construction des scénarios (pages 45 et suivantes de l'EES).

Il s'agit de projets urbains d'aménagement qui se concentrent majoritairement dans la partie nord du territoire, autour de Creil et sur l'axe Creil-Clermont.

Le territoire compte de nombreux projets de mobilité, dont le réaménagement de six pôles d'échanges pour améliorer les conditions d'intermodalité qui sont déjà lancés, des projets ferroviaires, de réseaux de transports collectifs urbains, de modes actifs et de transport fluvial sans compter les nouvelles mobilités.

Le PDM décrit les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre générés par les déplacements sur le territoire

Dans le détail, page 66 du PDM, il est noté que le transport routier est à l'origine de 32 % et 33 % des émissions de PM_{2,5} et PM₁₀, et de 45 % de NO_x⁶ sur le territoire de l'ACSO. Sur le territoire de la CCLVD, le transport routier émet 32 % et 36 % des PM_{2,5} et PM₁₀, et 67 % des NO_x.

D'après ATMO Hauts-de-France, le transport routier est le principal émetteur de gaz à effet de serre avec 48 % des émissions du territoire, dont 68 % en provenance des véhicules personnels, 14 % des poids lourds et 13 % des véhicules utilitaires sur l'ensemble des EPCI.

Plus précisément, le secteur routier est à l'origine de 28 % des émissions de gaz à effet de serre (GES)⁷ de l'ACSO, avec 127 808 tCO₂eq⁸, représentant 1,5 tonne par an et par habitant. Les valeurs sont de 47 %, 43 215 tCO₂eq et 1,84 tonne par an et par habitant pour la CCLVD.

Pour les deux EPCI, les véhicules personnels émettent près de 70 % de la part des GES (gaz à effet de serre) du secteur transport.

L'évaluation des émissions de polluants et de gaz à effet de serre a été estimée pour chaque scénario (annexe 2 pages 58 et suivantes).

⁶ NO_x : oxydes d'azote

⁷ GES : Gaz dont l'augmentation de la concentration dans l'atmosphère terrestre est l'un des facteurs à l'origine du réchauffement climatique en raison de leur absorption du rayonnement infrarouge

⁸ Une tonne d'équivalent CO₂ représente un ensemble de gaz à effet de serre ayant le même effet sur le climat qu'une tonne de dioxyde de carbone (CO₂).

Le SRADDET vise une réduction tous secteurs confondus de 30 % des émissions de GES à horizon 2030 par rapport à 2007.

À la mise en œuvre du PDM, le territoire verra ses émissions de GES baisser de 16 % à horizon 2030 par rapport à la situation actuelle.

Les objectifs des PCAET présentés par secteur permettraient d'évaluer le niveau d'atteinte des objectifs par le PDM.

Le SRADDET vise une réduction des NOx de 36 %, des PM2,5 et des PM10 de 17 et 16 % à horizon 2030.

Le scénario retenu permet une réduction des émissions de particules fines de 16 % pour le transport. En revanche, la réduction des NOx n'atteint que 50 % de la valeur fixée par le SRADDET, or le transport routier contribue pour moitié à ces émissions sur le territoire.

De plus, le PPA impose au PDM de fixer un objectif de réduction de 15 % des émissions de particules en suspension pour le secteur des transports sur une durée de cinq ans et non pas sur la décennie de mise en œuvre du plan.

L'autorité environnementale recommande la mise en correspondance des objectifs du plan de mobilité du Grand Creillois avec le plan de protection de l'atmosphère de la région de Creil ainsi qu'avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires des Hauts-de-France.

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

Le plan de mobilité présente un plan d'actions qui contribuera à la réduction de l'usage de l'automobile et au report modal en direction des autres modes de transport individuels et collectifs.

L'action 38 « garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD » devrait permettre d'améliorer la desserte de l'ensemble des bassins de vie via une gouvernance de la mobilité s'appuyant sur les structures et organisations existantes.

Certaines actions tout en étant vertueuses nécessiteront une vigilance accrue lors de leur mise en œuvre : l'action 25 « réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers » par exemple, imposera indirectement de trouver un compromis entre une offre de stationnement de proximité et sa limitation pour favoriser et inciter durablement l'usage des transports collectifs et des modes doux.

L'action 43 « réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains », qui fera évoluer l'offre de stationnement et visera des objectifs communs, permettra de renforcer la place des modes actifs, d'apaiser les secteurs urbains, et in-fine de réduire le taux de motorisation des ménages et donc le nombre de déplacements en voiture, exigera la même vigilance.

La plupart des actions du PDM, et plus particulièrement celles des axes 1, 2 et 3, comme l'action 17 « développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire », l'action 19 « améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux », l'action 30 « atteindre 80 % de bus urbains propres dans le bassin Creillois à l'horizon 2030 », l'action 40 « distribuer un Pass Oise mobilité à l'ensemble des habitants », contribueront à améliorer la qualité de l'air et à réduire les gaz à effet de serre.

L'article 85 de la LOM impose aux EPCI de plus de 100 000 habitants et à ceux couverts par un PPA de réaliser, dans le cadre de leur PCAET, un plan d'action sur l'air comportant notamment une étude d'opportunité portant sur la création d'une zone à faibles émissions-mobilité (ZFE-m).

L'EES page 86, renvoie l'élaboration d'une ZFE-m au PCAET. C'est juste, mais il paraît opportun de la mentionner dans le PDM, car il s'agit d'un outil employé pour réduire les émissions de polluants atmosphériques du transport routier.

L'autorité environnementale recommande d'intégrer l'étude d'opportunité portant sur la création d'une zone à faibles émissions-mobilité sous sa forme de projet dans le plan de mobilité du Grand Creillois.