

MOBILITÉS

Sud de l'Oise

Projet de Plan de Mobilité
(PDM)

Résumé non technique de
l'Évaluation
Environnementale
Stratégique (EES)

*Intégré aux Plans de
Mobilité Mutualisés (PDM)
du Sud de l'Oise*

**SYNDICAT MIXTE DU
BASSIN CREILLOIS ET
DES VALLEES
BRETHOISE**

Projet arrêté en Conseil Syndical du SMBCVB le 29 juin 2021.

Version du 30/07/2021

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Résumé non technique de l'Evaluation Environnementale Stratégique (EES)</p>

Maîtrise d'ouvrage



Spécialisé dans les domaines de la mobilité, de l'urbanisme, de l'habitat et de l'environnement.



Conseil en transition des territoires, accompagnement au changement de pratiques de mobilité.



Conseil stratégique en communication et en concertation.



Enquêtes de mobilité et de stationnement.

...ont accompagné cette démarche.

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p> <p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Résumé non technique de l'Evaluation Environnementale Stratégique (EES)</p>
---	--

A propos des auteurs :

Le présent rapport a été rédigée par Manon GELLE, Consultante en Environnement, et Adrien BOUZONVILLE, Ingénieur Environnement Senior.

Ce dernier dispose de plus de 13 années d'expérience dans les domaines de l'environnement.

Romane PAYSANT, Consultante en Environnement, a également contribué à la rédaction de cette étude et à l'analyse des actions. ...ont accompagné cette démarche.

Le présent rapport a été soumis à Clément Maréchal, Chef de Projet Plans de Déplacements au Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise (SMBCVB), et à Sébastien Duc, responsable Mobilité de l'Agglomération Creil Sud Oise.

SOMMAIRE

Glossaire	6
Résumé Non Technique	7
Présentation du PDM.....	7
La démarche et les objectifs de ce PDM.....	8
L'évaluation Environnementale Stratégique.....	10
Les incidences du PDM	12
Conclusion du résumé non technique.....	14

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Localisation du territoire du Grand Creillois 8
 Figure 2 : Démarche de l'Évaluation Environnementale Stratégique 11
 Figure 3 : Profil du PDM 13

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Hiérarchisation des enjeux du territoire du Sud Oise 12

GLOSSAIRE

ACSO	Agglomération Creil Sud Oise
CCAC	Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne
CCC	Communauté de Communes du Clermontois
CCPOH	Communauté de Communes des Pays d'Oise et d'Halatte
CCSSO	Communauté de Communes Senlis Sud Oise
EES	Evaluation Environnementale Stratégique
EIE	Etat Initial de l'Environnement
ERC	Mesures Eviter Réduire Compenser
GES	Gaz à effet de serre
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PDM	Plan de Mobilité
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PNSE	Plan National Santé environnement
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
PREPA	Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques
PRSE	Plan Régional Santé-Environnement
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SMBCVB	Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
NH3	<i>Ammoniac</i>
NOx	<i>Oxyde d'azote</i>
CO2	<i>Dioxyde de Carbone</i>
O3	<i>Ozone</i>
PM10	<i>Particule en suspension <10 µm</i>

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Résumé non technique de l'Evaluation Environnementale Stratégique (EES)

N2O	Protoxyde d'azote
-----	-------------------

RESUME NON TECHNIQUE

Présentation du PDM

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été créé par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités, dite LOM, remplace les « Plan de Déplacements Urbains » par les « Plan de Mobilité » (PDM). Ces PDM ont les mêmes objectifs que les PDU. A noter que la principale nouveauté est la possibilité de mener des PDM simplifiés sur un territoire autre que les grandes agglomérations afin de mieux prendre en compte les territoires ruraux.

L'élaboration d'un PDM est obligatoire pour les unités urbaines de plus de 100 000 habitants. Le PDM du Grand Creillois est donc un document obligatoire, opposable aux tiers. Ce plan définit pour dix années les principes de l'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 constitue ainsi un outil cadre pour favoriser :

- Le développement harmonieux et maîtrisé du territoire ;
- L'émergence d'une culture commune sur les déplacements urbains et intercommunaux.

Afin de renforcer une politique autour des déplacements déjà initiée sur son territoire – et conformément à l'article L1214-3 du code des transports – le territoire du Grand Creillois (Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise et Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée, voir Figure 1) s'est engagé dans l'élaboration de son PDM en 2017. Cette élaboration a été déléguée au Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise (SMBCVB), qui porte le Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Creillois (SCoT) qui couvre les deux intercommunalités précitées.

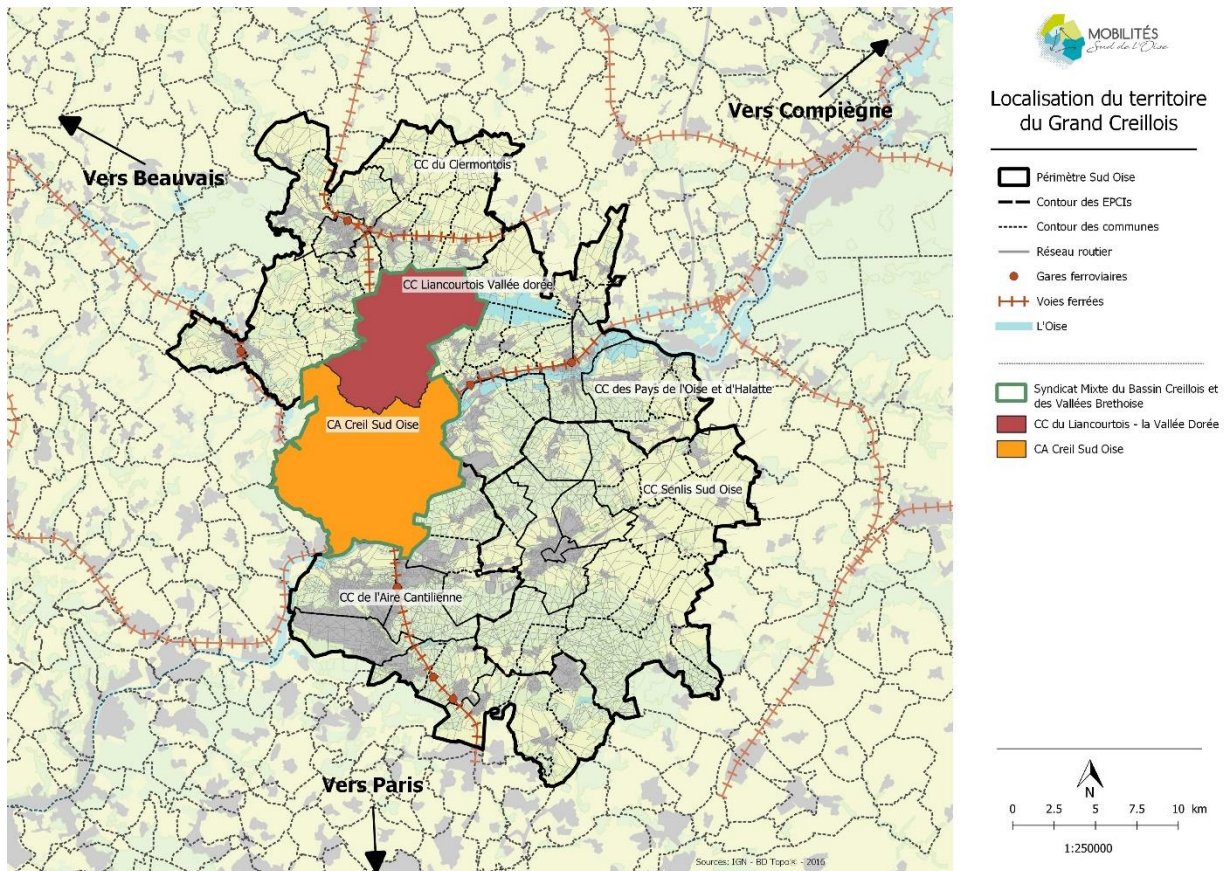


Figure 1: Localisation du territoire du Grand Creillois

La démarche du PDM du Grand Creillois est mutualisée avec celle des Plans de mobilité de la Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne, de la Communauté de Communes Senlis Sud Oise, de la Communauté de Communes des Pays d'Oise et d'Halatte ainsi que de la Communauté de Communes du Clermontois. Ces démarches mutualisées forment les **Plans de Mobilité Mutualisés du Sud de l'Oise**, et sont coordonnées par le SMBCVB. Contrairement au PDM du Grand Creillois, les Communautés de Communes voisines du SMBCVB se sont engagées de façon volontaire dans la réalisation de leurs Plans de Mobilités simplifiés respectifs.

Le PDM du Grand Creillois a été arrêté par le Conseil Syndical du SMBCVB le 29 juin 2021.

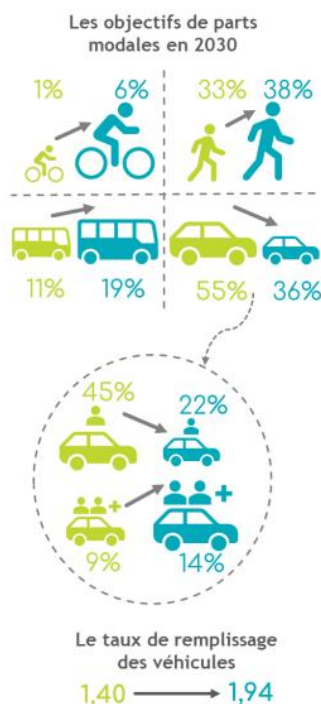
La démarche et les objectifs de ce PDM

Un diagnostic socioéconomique et de mobilité et un état initial de l'environnement ont été réalisés sur le territoire pour identifier les enjeux en lien avec la mobilité et l'environnement. Suite à la présentation et la validation du diagnostic, trois scénarios de mobilité ont été construits pour le territoire du SMBCVB qui constituent ainsi trois trajectoires possibles pour atteindre les objectifs de mobilité. Les trois scénarios sont les suivants :

- 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 autres que celles déjà en cours. Le risque majeur de ce scénario est la pression et la saturation du pôle régionale (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 6 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 6 pôles de niveau 3. 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 et de développer les liaisons cyclables et piétons. Ce scénario est celui offrant les meilleurs résultats en termes de mobilité.

Après une analyse multicritère de ces trois scénarios (transports collectifs, usage de la voiture, modes actifs, aménagement du territoire, transport de marchandises, attractivité des pôles d'échanges, environnement et modalités de mise en œuvre), le scénario finalement retenu par la collectivité est un **scénario hybride**, qui combine les grandes orientations des scénarios 2 et 3. Les **objectifs** chiffrés fixés pour le territoire Grand Creillois d'ici **2030** à partir de ce scénario sont les suivants :



> Les usages de la voiture par les habitants de l'ACSO et de la CCLVD :

AUJOURD'HUI	2030
173 886 déplacements par jour réalisés en voiture	114 596
124 204 véhicules émis chaque jour sur le territoire	59 070
1,4 personnes par véhicule en moyenne	1,94
11 kilomètres parcourus/personne/jour en voiture	7

Cette stratégie et ces objectifs chiffrés sont cohérents avec les objectifs nationaux, régionaux et locaux de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques, mais ne permettent pas de tous les atteindre.

En effet, en ce qui concerne les objectifs du SRADDET, celui sur les émissions de GES porte sur l'ensemble des secteurs, il n'est donc pas possible de conclure directement sur l'atteinte de cet objectif en lien avec la mise en œuvre du PDM qui interviendra uniquement sur les émissions du transport routier. Néanmoins, le PDM permet de contribuer significativement à la réduction des émissions de GES sur le territoire. En

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Résumé non technique de l'Évaluation Environnementale Stratégique (EES)</p>

effet, le transport routier contribue à hauteur de 31% des émissions de GES sur le territoire (dont 69% en provenance des véhicules individuels). Pour les objectifs du SRADDET sur les émissions de polluants atmosphériques, la mise en place du PDM permet de contribuer de manière significative à l'atteinte des objectifs du SRADDET pour les PM2.5 et PM10. Pour les NOx, des efforts restent encore à produire sur le secteur des transports puisque le PDM contribue à la moitié de l'effort requis.

De plus, le PDM de la SMBCVB est cohérent avec les objectifs de réduction des polluants atmosphériques fixés par le PPA. Toutefois, l'objectif de réduction des émissions de particules fines du territoire (réduction de 16% entre la situation actuelle et 2030), n'est pas cohérent avec l'objectif du PPA (réduire de 15% des émissions de particules en suspension pour le secteur des transports sur une durée de 5 ans), en lien avec le délai d'application. En effet, les objectifs de baisse du PDM sont planifiés à l'horizon 2030 soit sur une période de 10 ans et non 5 ans.

L'évaluation Environnementale Stratégique

La démarche globale

L'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et le décret n°2016-1110 du 11 août 2016 mentionnent le PDM comme plan soumis à évaluation environnementale des plans et programmes. Le présent dossier constitue, conformément aux articles R122-17 et R122-20 du Code de l'environnement, l'évaluation environnementale stratégique (EES) de ce Plan de Mobilité. Ce document permet d'informer le public et l'administration sur :

- La démarche d'évaluation et d'intégration des enjeux environnementaux dans la démarche d'élaboration de ce projet territorial de déplacements ;
- L'évaluation des effets et incidences attendus des actions sur les différentes thématiques environnementales et les différents enjeux du territoire ;
- La cohérence des stratégies avec les autres documents de planification applicables sur le territoire.

Réalisée en parallèle du Plan de Mobilité, l'EES vise à faciliter l'appropriation par le public des actions proposées par le Grand Creillois dans le cadre de son PDM. Les commentaires et les suggestions du public sont à ce titre les bienvenus lors de la phase de consultation. Elle permet également d'éclairer sur les choix qui ont permis d'aboutir au PDM.

Tout au long de l'élaboration du PDM, l'environnement a donc été considéré par l'intermédiaire de l'EES, dans une démarche itérative, afin d'assurer la cohérence des stratégies et actions territoriales avec les enjeux environnementaux, sanitaires, économiques, patrimoniaux et naturels du territoire.

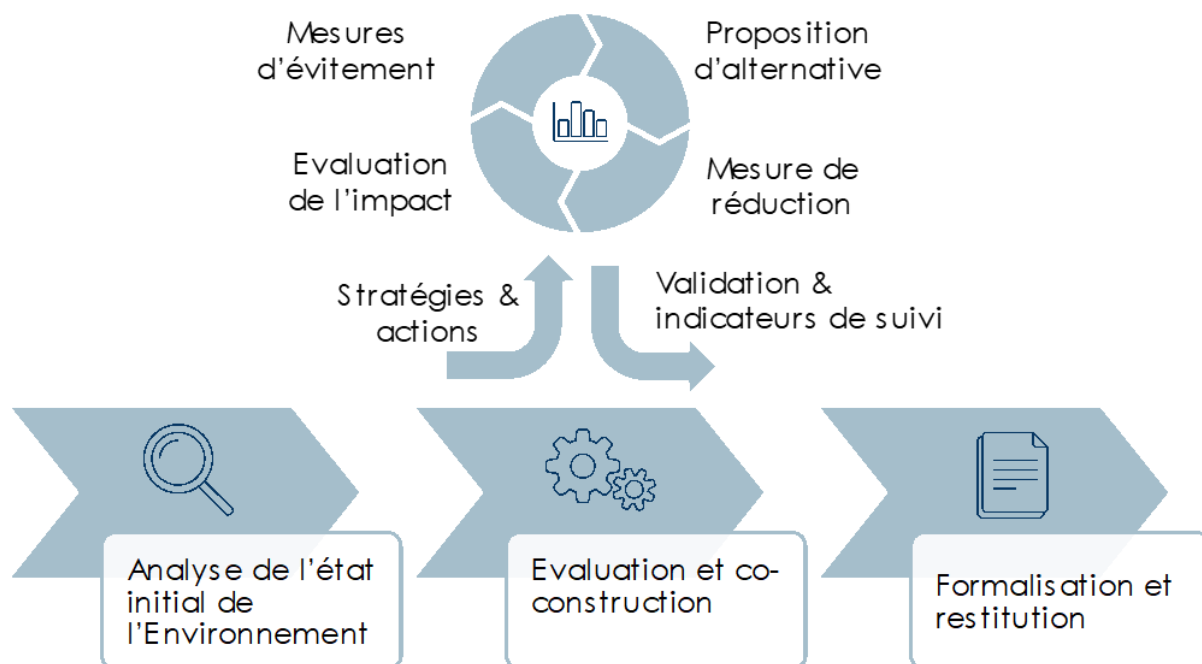


Figure 2 : Démarche de l'Évaluation Environnementale Stratégique

Les enjeux environnementaux du territoire

La première étape de l'EES consiste à analyser le contexte environnemental du territoire (à l'échelle du grand territoire : le Sud Oise). Les documents d'urbanisme constituent la principale source d'information mais ils peuvent être ponctuellement complétés par des sources d'informations plus précises ou spécifiques (SAGE, BRGM, INSEE, INPN, ...). Ainsi, l'Etat Initial de l'Environnement (EIE) s'appuie sur les documents du SCoT du Grand Creillois, sur l'Évaluation Environnementale du Projet de Charte du PNR Oise-Pays de France, sur l'inventaire des émissions d'Atmo Hauts-de-France, sur le SRCE Picardie, l'Atlas des paysages de l'Oise, ...

Ce sont une vingtaine de thématiques qui ont été analysées pour faire ressortir les enjeux du territoire. Ceux-ci sont hiérarchisés pour déterminer les éléments à enjeux forts à prendre en compte lors de l'élaboration du PDM. Il s'agit donc d'une analyse globale des enjeux du Sud Oise.

Le tableau suivant présente la synthèse des enjeux hiérarchisés du territoire.

Le détail de cette analyse est à retrouver dans le document « Mobilités Sud de l'Oise, Évaluation Environnementale Stratégique, Etat Initial de l'Environnement, 30 juillet 2020 ».

Tableau 1 : Hiérarchisation des enjeux du territoire du Sud Oise

Thématique environnementale à considérer	Enjeux sur le territoire		
	Fort	Moyen	Faible
Milieu physique			
Les sols superficiels			
Ressources non renouvelables			
Eaux souterraines			
Eaux superficielles			
Qualité de l'air			
Climat et émissions de gaz à effet de serre (GES)			
Milieu naturel			
Diversité biologique / Continuités écologiques			
Faune et Flore (dont Natura 2000)			
Habitats naturels (milieux remarquables et protégés incl. Natura 2000)			
Milieu humain			
Santé			
Activités humaines (agriculture, tertiaire, tourisme / loisirs...)			
Aménagement / urbanisme / consommation d'espace			
Patrimoine culturel, architectural et archéologique			
Gestion des déchets			
Déchets			
Assainissement			
Déplacement, infrastructures et transports			
Déplacement			
Risques et Nuisances			
Risques naturels			
Risques technologiques			
Bruit			
Autres nuisances (vibrations, émissions lumineuses, pollen, odeur ...)			
Paysages			
Paysages			

L'analyse des scénarios et des actions, une démarche itérative

L'EES cherche à améliorer la prise en compte des considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption des plans, schémas, stratégies, ce qui passe par une analyse des impacts potentiels de la stratégie et des actions envisagées.

L'EES analyse les incidences (positives et/ou négatives, directes et/ou indirectes, immédiates, temporaires, différées ou permanentes) de chaque action. Elle doit aussi identifier des mesures permettant de favoriser les impacts positifs et limiter les impacts négatifs mis en évidence ou suspectés : les **mesures d'Évitement**, de **Réduction** puis éventuellement de **Compensation** (démarche ERC).

Dans le cadre de l'élaboration d'un PDM, l'EES doit permettre de représenter le meilleur compromis entre l'ambition du territoire, les objectifs en matière de déplacements, et les autres enjeux environnementaux identifiés sur le territoire.

Sur le territoire, divers temps d'échanges et d'analyse ont eu lieu afin de contribuer à l'amélioration des actions pour que ces dernières répondent aux principaux enjeux, notamment environnementaux, du territoire. La démarche de co-construction du PDM a ainsi été itérative.

Les incidences du PDM

La figure suivante permet de synthétiser les incidences potentielles du PDM du Grand Creillois sur les différentes thématiques étudiées et de donner un « profil » à ce PDM.

Evaluation et quantification du nombre d'actions ayant un impact sur les différentes composantes environnementales

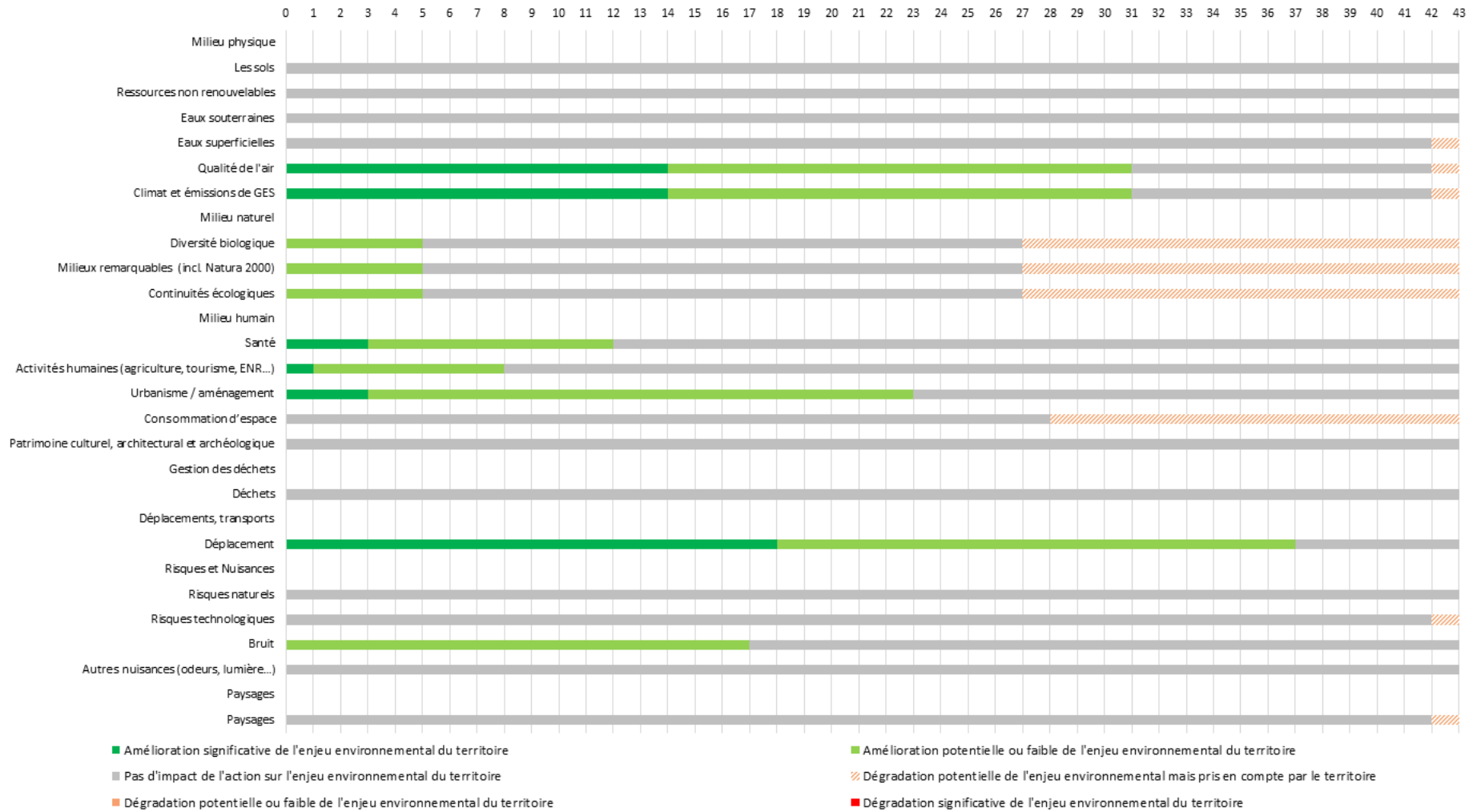


Figure 3 : Profil du PDM

Il apparaît que des incidences positives sont principalement attendues sur la **qualité de l'air**, le **climat** et les **émissions de GES**, ainsi que sur les **déplacements**, en lien notamment avec les actions favorisant la mobilité douce, l'intermodalité, le covoiturage et les transports en commun.

Les thématiques de l'urbanisme, de l'aménagement, ainsi que du bruit et de la santé sont prises en compte et les incidences seront positives.

Les actions du PDM ne seront pas à l'origine d'une dégradation significative des enjeux environnementaux pris en compte dans l'évaluation environnementale.

Cependant, des vigilances devront être portées sur :

- La **consommation d'espace** pour certains projets, comme la création d'infrastructures cyclables ou d'aires de mobilité. Ces projets seront cependant privilégiés sur des surfaces déjà artificialisées (vocation multimodale des parkings de gare existants, création de pistes cyclables accolées à la trame viaire existante, ...);
- Les **milieux naturels**, la **biodiversité** et les **corridors écologiques**, en lien avec l'artificialisation des sols;
- La **qualité des eaux**, en lien avec le développement du transport fluvial.

Au regard de ces éléments et considérant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation intégrées dans l'opérationnalisation des actions, le PDM du Grand Creillois n'entraînera pas d'incidences négatives notables sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire des sites Natura 2000 à proximité du territoire. Cependant, des incidences résiduelles négatives sont susceptibles d'être présentes sur ces sites, en lien notamment avec la consommation d'espaces, l'artificialisation et la création de nouvelles infrastructures, pouvant dégrader des milieux naturels ou rompre des continuités.

Conclusion du résumé non technique

La stratégie et le programme d'actions du PDM du Grand Creillois sont cohérents avec les objectifs nationaux, régionaux et locaux de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques, mais ne permettent pas de tous les atteindre.

Les incidences globales du PDM sur l'environnement au sens large sont positives. Les actions ayant des incidences potentiellement négatives sur l'environnement ont globalement pris en compte les enjeux environnementaux et feront l'objet d'une attention particulière lors de l'opérationnalisation des actions. C'est en particulier le cas pour les projets d'aménagement : création d'infrastructures cyclables, d'aires de mobilité, de parkings relais, ... , pour lesquels il conviendra de prendre des mesures permettant d'éviter ou réduire au maximum les impacts sur l'environnement. Au regard de ces éléments et du niveau de détail concernant le projet de PDM, celui-ci n'entraînera pas d'incidences négatives notables sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire des sites Natura 2000 du territoire, par la prise en compte des divers enjeux et mesures ERC dans les fiches action.

L'intégration de l'environnement lors de l'opérationnalisation des actions, la mise en place et le suivi des indicateurs environnementaux permettront de suivre ces potentielles incidences et de prendre des mesures adaptées, tout au long de la démarche, dans le cadre d'un processus d'amélioration continue.