



RÉGION
NORMANDIE

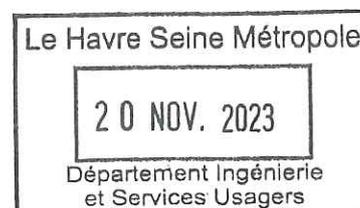
LE PRESIDENT

COMMUNAUTE URBAINE LE HAVRE SEINE METROPOLE DIRECTION GENERALE	
N° Trafic :	W06 21
Courrier reçu le :	14/11
ORIGINAL TRANSMIS AU PRESIDENT	
Transmission DGA	JSC
Transmission Direction	G. Boim
Transmission Service	
Transmission copie	
Réponse faite le :	

MONSIEUR EDOUARD PHILIPPE
ANCIEN PREMIER MINISTRE
PRESIDENT DE LA HAVRE SEINE METROPOLE
19 RUE GEORGES BRAQUE
CS 70854
76085 LE HAVRE

Objet du dossier : Plan de Mobilité
Votre dossier n° DMI/D23-520 est suivi par
Samuel ANQUETIN
02 35 52 22 55 / samuel.anquetin@normandie.fr
Direction Mobilités et Infrastructures
Service Offre de Mobilité et Intermodalité

Caen, le 09 NOV. 2023



Monsieur le Premier Ministre,

Je tiens tout d'abord à souligner la qualité du Plan de Mobilité que vous avez transmis à mes services.

Ce document est le reflet de votre engagement sans faille en faveur de solutions de mobilité durables, et il constituera une base de travail essentielle à moyen terme pour orienter nos actions à l'échelle de votre territoire.

Dans le cadre de ce plan, je note avec satisfaction que la Région Normandie sera associée à différents axes de travail, notamment ceux visant à "Faire du PDM un vecteur d'attractivité pour votre territoire" et à "Développer une offre de déplacement multimodale".

Cette collaboration se traduira concrètement par votre engagement au projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie et à votre contribution à l'aménagement de la gare du Havre, notamment pour accueillir la nouvelle desserte tramway.

Ces positionnements témoignent de notre volonté partagée de travailler de concert pour développer des infrastructures majeures qui bénéficieront à nos concitoyens et renforceront la position de la Normandie dans les mobilités de demain.

Le projet de "Ligne Nouvelle Paris Normandie" revêt une importance capitale pour notre région et notre collaboration collective est cruciale pour son succès. De même, l'aménagement de la gare du Havre et l'amélioration de l'intermodalité aux abords des points d'arrêts constituent des étapes essentielles pour garantir une mobilité fluide et efficace.

Je tiens également à saluer votre initiative visant à aboutir à une intégration tarifaire du service de covoiturage avec votre transport régulier, démarche qui encouragera sans aucun doute le covoiturage et contribuera à développer une offre de déplacement multimodale.

La Région Normandie est identifiée dans cette action, et nous sommes pleinement disposés à engager une réflexion en vue de mettre en place cette solution innovante.

REGION NORMANDIE

ABBAYE AUX DAMES – PLACE REINE MATHILDE – CS 50523 – 14035 CAEN CEDEX 1
STANDARD – TEL : 02 31 06 98 98 – FAX : 02 31 06 95 95

En ce qui concerne l'avis sur le projet de PDM, je vous informe que la Région Normandie émet un avis favorable, sans aucune réserve.

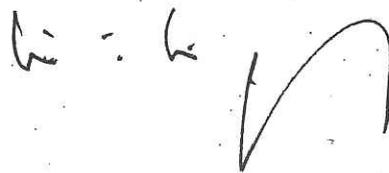
Par ailleurs et comme vous le savez, la Région Normandie s'engage activement dans la nouvelle gouvernance des mobilités instaurée par la loi d'orientation des mobilités, notamment par le biais de la mise en place de contrats opérationnels de mobilité sur les bassins de mobilité normands.

Bien que cette démarche de contractualisation ait déjà débuté sur d'autres bassins, je tiens à vous informer de mon souhait de lancer le tout premier contrat opérationnel de mobilité dit « Métropolitain », dans le bassin de l'estuaire de la Seine dont votre collectivité dépend.

Ce bassin dispose en effet d'une expertise importante en matière de mobilités, notamment grâce au travail accompli par l'agence d'urbanisme Le Havre – Estuaire de la Seine, ainsi qu'une stratégie de mobilité solide de sa Métropole centre. Ces éléments permettront, je le pense, de faire de ce contrat une réussite exemplaire pour notre territoire.

Mes services se tiennent à votre disposition afin d'entamer des discussions préliminaires et de définir les modalités de cette future coopération en vue d'un lancement de la démarche dans le courant de l'année prochaine.

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier Ministre, à l'assurance de ma considération distinguée.



Hervé Morin



**PRÉFET
DE LA SEINE-
MARITIME**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Service connaissance, aménagement
et urbanisme**

Affaire suivie par : Godeleine FRANCOIS
Tel. : 02.76.78.33.31
Mél : godeleine.francois@seine-maritime.gouv.fr

COMMUNAUTÉ URBAINE LE HAVRE SEINE METROPOLE DIRECTION GENERALE	
N° Trafic :	526
Courrier reçu le :	5/10
ORIGINAL TRANSMIS AU PRESIDENT	X
Transmission DGA	JL
Transmission Direction	JL
Transmission Service	
Transmission copie	
Réponse faite le :	

23 OCT. 2023

Département Ingénierie
et Services Usagers

**Direction départementale
des territoires et de la mer**

+ G. Raing

Rouen, le 18 OCT. 2023

Monsieur le Premier ministre,

Par délibération en date du 1^{er} juin 2023, le conseil communautaire de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (CULHSM) a arrêté son projet de plan de mobilité (PDM), conformément à l'article 16 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, introduisant pour les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants, ce nouvel outil de planification des mobilités, en lieu et place du plan de déplacements urbains (PDU).

Vous m'avez saisi pour avis, le 18 juillet 2023, selon les dispositions de l'article L1224-15 du code des transports, à la suite de la phase d'association des services de l'État et des différents groupes de travail qui se sont réunis tout au long de la procédure d'élaboration.

Le présent avis devra figurer parmi ceux portés à la connaissance du public durant la prochaine enquête publique (article L1214-16).

Il convient de rappeler que le plan de mobilité est élaboré pour répondre, notamment, aux objectifs suivants :

- déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité (AOM) ;
- tenir compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes ;
- viser à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France, d'une part, en matière de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air et la pollution sonore et d'autre part, en vue de préserver la biodiversité.

Sur le fond, le projet de plan arrêté répond à l'ensemble de ces attentes. Il démontre la volonté de la communauté urbaine, en premier lieu de tirer les enseignements du plan de déplacements urbains qui a couvert la période 2013-2022 et en second lieu, de fixer de nouveaux objectifs. La qualité du travail réalisé aboutit à un document dont la lecture est d'une appréhension facile.

Les thématiques déclinées, entre autres, « développer une offre de déplacement multimodale » et « lutter contre l'autosolisme », répondent aux enjeux de diminution des pollutions et de planification territoriale. Elles permettent aussi à la collectivité de se saisir du plan de mobilité pour en faire un outil d'attractivité de son territoire communautaire.

.../...

Monsieur Edouard PHILIPPE
Ancien Premier ministre
Président
Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole
19 rue Georges Braque
CS 70854
76085 LE HAVRE Cedex

Il s'inscrit aussi en cohérence avec les actions engagées dans le cadre du précédent plan et vient concrétiser, poursuivre ou développer nombre d'actions ou études précédemment réalisées. C'est spécialement le cas pour la consolidation du récent service de trottinettes en libre-service, qui rencontre un réel succès auprès de la population et constitue une des alternatives aux déplacements en voiture pour des trajets courts.

Le plan porte ainsi de nombreuses actions qui permettront d'adapter l'organisation des transports afin de prendre en compte le projet structurant de la nouvelle ligne de tramway. Cette nouvelle offre de service permettra aux zones du territoire communautaire nouvellement desservies, d'accéder à une qualité de services qui modifiera profondément la structure de la mobilité, en la rendant plus performante, plus inclusive et plus respectueuse de l'environnement.

Le projet arrêté appelle, cependant, des recommandations de la part des services de l'État, dont les points saillants sont précisés ci-après. L'annexe jointe à ce courrier détaille l'ensemble des observations émises.

Aussi, si les objectifs et les actions du plan arrêté traduisent des ambitions à même de répondre aux enjeux de mobilité du territoire et d'être en phase avec les impératifs de décarbonation, leur caractère opérationnel n'est, cependant, pas toujours suffisamment développé. C'est pourquoi, l'atteinte des objectifs fixés nécessitera un engagement important pour permettre de concrétiser pleinement vos ambitions.

En outre, le déploiement des mobilités actives, élément important de la loi d'orientation des mobilités et de votre plan de mobilité, doit pleinement intégrer la sécurisation des itinéraires. Or, à la lecture du document, cet enjeu de sécurité n'apparaît pas assez clairement identifié. Les actions visant à développer les mobilités actives mériteraient d'être approfondies et enrichies par des actions en lien direct avec l'enjeu de mise en sécurité des différents usagers.

De même, le plan de mobilité décline de nombreuses actions favorables au développement des déplacements multimodaux. Cependant, la place de la voiture reste prépondérante malgré avec un large éventail de mesures en faveur du covoiturage. Dans le cadre de la mise en place de la zone à faibles émissions (ZFE), l'analyse des flux pendulaires serait à examiner de plus près, pour affiner les suites concrètes à décliner.

Enfin, la compatibilité du plan de mobilité avec le plan climat air énergie territorial (PCAET) et le plan de protection de l'atmosphère (PPA) méritera d'être plus clairement démontrée. L'élaboration de ces trois documents se déroule sur la même temporalité avec une approbation prévue, pour chacun, en fin d'année 2023 ou début 2024, favorisant ainsi une prise en compte facilitée des enjeux de qualité de l'air. Cependant, au regard des éléments disponibles transmis, la communauté urbaine devra veiller au respect effectif des objectifs réglementaires.

En conclusion, le projet arrêté de plan de mobilité apporte de nombreux éléments favorables à un déploiement des mobilités, plus à même de permettre au territoire de respecter ses engagements en matière de transition écologique. Par conséquent, j'émet un avis favorable, assorti de recommandations pour asseoir la solidité juridique du document. Il sera aussi nécessaire d'assurer un réel suivi de ses effets, afin de garantir l'atteinte des objectifs que vous vous êtes fixés.

Les services de la direction départementale des territoires et de la mer de la Seine-Maritime se tiennent à votre disposition pour tout complément d'information sur les remarques formulées, ainsi que pour toute collaboration avec vos services, en faveur du développement des politiques de déplacements sur le territoire de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier ministre, l'expression de ma haute considération.

et de vos très honorables dévoués

Le préfet,



Jean-Benoît ALBERTINI

**Annexe à l'avis de synthèse de l'État sur le projet de plan de mobilité de communauté urbaine
Le Havre Seine Métropole arrêté le 1^{er} juin 2023**

Le plan de mobilité 2024-2033 a été prescrit le 1^{er} avril 2021 et arrêté le 1^{er} juin 2023 par la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole (CULHSM). La CULHSM a, conformément à l'article L.1214-14 du code des transports, associé les services de l'État dans l'ensemble de la démarche au travers des comités de pilotage (COPI) et des comités techniques (COTECH). Le projet est soumis pour avis simple au préfet de la Seine-Maritime, conformément aux dispositions de l'article L.1214-15 du code des transports.

Il est attendu du plan de mobilité de la CULHSM qu'il réponde aux attentes précisées aux articles L.1214-1 et suivants du code des transports.

Il est important de noter que le document est de qualité au regard des ambitions qu'il porte. Elles sont à même de répondre aux principaux objectifs énoncés. Cependant, certains attendus de la réglementation auraient mérité une prise en compte plus ambitieuse ou plus concrète pour garantir l'atteinte des objectifs fixés. En parallèle, la définition de critères, basés sur les moyens mobilisés par la collectivité, pourrait être utilisée pour en faciliter le suivi.

Le plan ci-après s'appuie sur celui du projet de plan de mobilité arrêté.

A : Faire du plan de mobilité un vecteur d'attractivité du territoire :

Le plan de mobilité intègre les différentes dimensions de la structuration de la mobilité de la communauté urbaine : les cœurs de quartiers, les dessertes interrégionales et les déplacements touristiques.

A-1 : Développer la ville apaisée

(répond aux 2^o, 3^o, 5^o et 9^o bis de l'article L.1214-2 du code des transports)

Le projet de plan de mobilité porte l'ambition de développer la protection des cœurs de quartier, en hiérarchisant les axes de circulation afin de développer des zones piétonnes ou de réserver ponctuellement certaines rues pour une appropriation par les habitants et notamment les enfants.

Toutefois, le volet « amélioration de la sécurité des déplacements » n'est pas concrètement identifié dans les actions.

Il est ainsi attendu que le plan mette en lumière l'amélioration de la sécurité des déplacements dans l'ensemble des actions d'apaisement des cœurs de quartiers.

A-2 : Favoriser les dessertes interrégionales

(répond aux 2^o, 4^o, 5^o et 11^o de l'article L.1214-2 du code des transports)

Le plan de mobilité, dont l'un des objectifs est le renforcement de la desserte du tramway, prévoit une adaptation des équipements de la gare du Havre. Par ailleurs il est prévu de développer l'intermodalité des gares de Harfleur et de Saint-Laurent-Gainneville. Le renforcement de la desserte de ces gares permet d'améliorer les connexions et d'optimiser l'accès aux transports interrégionaux.

Cependant, le plan de mobilité ne précise pas comment seront améliorées les conditions de franchissement des passages à niveau. Notamment, le document ne mentionne pas d'état des lieux de ces franchissements, ce qui aurait pu permettre d'apprécier la situation de la collectivité et justifier des actions d'amélioration de la sécurité, notamment pour les cyclistes.

B : Développer une offre de déplacement multimodale

B-1 : Accompagner les réflexions sur le projet de ZFE sur le territoire

L'accompagnement de la réflexion autour de la mise en place de la ZFE (action B-1) ne comprend que l'étude de faisabilité d'un service d'autopartage. Cette action ne se prolonge pas au-delà de la phase étude. Elle n'inclut pas la mise en place de ce service en cas de résultat concluant de cette étude, ce qui la rend peu concrète.

B-2 : Travailler spécifiquement la desserte multimodale de la ZIP

(répond au 9° de l'article L.1214-2 du code des transports)

La ZIP concentre une part très importante des emplois de la communauté urbaine et génère ainsi une part importante des déplacements domicile-travail, notamment en voiture. Si la communauté urbaine a d'ores et déjà engagé des mesures à caractère ponctuel, l'action B2 proposant la mise en œuvre d'un plan de mobilité employeurs, permettra d'optimiser une partie de ces déplacements.

Cependant, il est important que l'action se concrétise et doit, pour cela, être portée fortement par tous les partenaires de ce plan.

L'action aurait pu ainsi insister davantage sur ce portage par la communauté urbaine, pour favoriser les synergies inter-entreprises et la concrétisation des actions du PDME.

B-3 : Profiter du développement du tramway pour créer une nouvelle dynamique en matière de transport

(répond aux 4° et 5° du L.1214-2 du code des transports)

Les trois actions, B3-B4-B5, de cette partie du PDM accompagnent le projet de développement de la nouvelle ligne du tramway. Elles permettent une réflexion à l'échelle des territoires concernés par la nouvelle ligne.

La concrétisation des études qu'elles portent pourra apporter un bénéfice notable à l'organisation des transports en commun et des mobilités actives, en cohérence avec cette nouvelle infrastructure de transport. Cependant, ces actions renvoient à des études à mener dans les trois premières années du PDM. Celui-ci aurait pu se projeter au-delà de cette première étape, pour intégrer une dimension plus concrète.

B-4 : intégrer pleinement le covoiturage à la politique de déplacement

(répond aux 1°, 2°, 4°, 6° et 9° bis du L.1214-2 du code des transports)

Le plan comprend 4 actions pour intégrer les nombreuses dimensions du covoiturage. La communauté urbaine s'appuie fortement sur le développement de ce mode de transport partagé qui pourrait avoir un impact tangible sur la densité de la circulation automobile. Ce mode de transport est aussi une réponse à un besoin d'amélioration d'accès aux services, notamment dans les zones peu denses.

Le développement de ce mode de déplacement modifie profondément les habitudes des usagers. Un accompagnement au déploiement est nécessaire et la montée en puissance du covoiturage est parfois progressive. C'est pourquoi les actions envisagées devraient faire apparaître ces besoins d'accompagnement qui sont déterminants pour la réussite de ces projets. Dans ce cadre, une action auprès des établissements scolaires aurait aussi pu être initiée afin de les mobiliser autour de cette pratique.

B-5 : Améliorer l'usage des modes actifs à l'intérieur de chaque commune

(répond aux attentes des 1°, 2° et 4° de l'article L.1214-2 du code des transports)

Actuellement, les déplacements de moins de 3 km dans le périmètre de la communauté urbaine représentent 50 % du nombre total de déplacements et 30 % de ces trajets sont effectués en voiture.

Le PDM prévoit de renforcer l'usage de la marche et du vélo pour les déplacements infra-communaux. Il présente, ainsi, 4 actions, B13-B14-B15-B16, qui reposent principalement sur l'élaboration et le déploiement de plans « marche » pour chaque commune et la mise en œuvre du schéma communautaire vélo.

La réalisation de ces opérations créera des conditions favorables à la réduction de la part modale de la voiture. Ces actions participeront, aussi, activement à la réduction des émissions polluantes. Un budget de 50 M€ est identifié pour la réalisation des opérations cyclables et 6 M€ seront consacrés aux plans « marche » des communes.

B-6 : Favoriser le développement d'une logistique urbaine
(répond au 8° de l'article L.1214-2 du code des transports)

Les conditions d'approvisionnement d'une agglomération nécessitent une réflexion autour de la logistique, en tant qu'activité génératrice de nuisances diverses. Aussi, il est important d'engager une démarche de développement d'une logistique urbaine plus durable comme le propose l'action B18. Le budget de 1 million d'euros alloué à la finalisation de cette action, déjà présente dans le plan de déplacement urbain de la communauté urbaine, met en évidence une volonté de prendre en compte ces déplacements impactants. Un bilan succinct de cette action, engagée depuis 2013, aurait pu constituer un préalable opportun et objectif à de nouvelles propositions.

B-7 : Favoriser l'essor des véhicules électriques
(répond au 11° de l'article L.1214-2 du code des transports)

Accompagner le déploiement du véhicule électrique et mettre en place des infrastructures de recharge sont essentiels pour permettre une mutation du parc automobile et supposent, en amont, une pleine structuration du territoire. C'est l'objectif du schéma directeur des infrastructures de recharges des véhicules électriques (SDIRVE) dont la communauté urbaine prévoit de poursuivre la réalisation (action B19).

Il serait souhaitable que la poursuite de cette action, engagée en 2021, intègre l'ensemble du territoire de la communauté urbaine, en l'absence de précision à ce sujet apportée dans le plan de mobilité.

C : Agir efficacement sur les comportements pour maîtriser l'autosolisme

C-1 : Aménager la voirie pour rééquilibrer les niveaux de service entre modes
(répond aux 3°, 5° et 7° de l'article L.1214-2 du code des transports)

Les actions C1, C3 et C6 relatives aux modalités d'usage des voiries redéfiniront les usages de celles-ci pour traduire les changements induits par la mise en place des objectifs du plan, notamment pour permettre le déploiement prévisible des mobilités actives et prendre en compte l'usage croissant des transports en commun avec le développement des dessertes du tramway ou la protection des cœurs de quartiers.

On peut regretter que, même si la ville du Havre concentre la majeure partie des problématiques liées à la circulation automobile, les autres pôles urbains n'aient pas fait l'objet d'une telle analyse sur la réduction de l'autosolisme et le report vers des modes de déplacement alternatifs ; en effet 30 % de la population de la communauté urbaine vit en zone périphérique.

C-2 : Inciter les usagers des véhicules particuliers à élargir leur recours aux mobilités alternatives
(répond aux 4°, 5° et 7° de l'article L.1214-2 du code des transports)

La ville du Havre se caractérise par une relative fluidité de son trafic routier en entrée de ville et une sous-utilisation des capacités de stationnement du centre-ville. Les actions C2 et C4 visent, ainsi, à réguler le trafic automobile par la voie du stationnement. Elles consistent principalement en des études de faisabilité. Dans la mesure où aucune piste concrète n'est envisagée à ce stade, l'impact, par exemple, en matière de réduction des polluants et microparticules prévue par le plan de protection de l'atmosphère, n'est pas évaluable, bien qu'attendu par l'article L.1214-7 du code des transports.

C-3 : Utiliser les outils pédagogiques pour réorienter les modes de déplacement personnels
(répond aux 2° et 9° de l'article L.1214-2 du code des transports)

L'action C7 vient compléter l'action B2 en proposant un accompagnement des employeurs, axé sur la formation. Les actions C8 et C9 quant à elles ciblent des publics spécifiques.

Évaluer l'efficacité des mesures pédagogiques engagées sera important pour pouvoir réorienter l'affectation des moyens fléchés. Or, les indicateurs proposés pour mesurer l'impact des outils pressentis s'appuient essentiellement sur des critères de résultat (fréquentation des pôles écomobilités, par exemple) sans les relier aux moyens déployés. On pourrait, ainsi, attendre des indicateurs plus fins au regard des investissements engagés.

D : Atteinte des objectifs de qualité de l'air

D-1 : Spécificité du tissu industriel

L'action B1 propose la mise en œuvre d'un plan de mobilité employeur sur le secteur de la zone industrialo-portuaire. Beaucoup d'entreprises situées sur le territoire de la communauté urbaine sont soumises, conformément à l'article L.229-25 du code de l'environnement, à la fourniture d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) incluant les émissions indirectes liées aux liaisons domicile-travail.

Ce levier incitatif n'est pas souligné dans les actions proposées en vue d'une compatibilité du PDM avec les seuils d'émissions de polluants. Par exemple, la mise en place de cheminements cyclables sécurisés reliant le centre-ville du Havre et les différentes entreprises de la zone industrialo-portuaire, serait un sujet pertinent à développer avec ces acteurs économiques, tout comme le PDME et l'action B2. Des navettes permettant la massification des transports et contribuant à diminuer l'autosolisme serait à examiner.

D-2 : Compatibilité du plan de de mobilité avec les objectifs du PPA et du PCAET

l'article L.1214-2 alinéa 1 précise que le PDM vise à assurer « *l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité [...] et la protection de l'environnement et de la santé* ».

Par ailleurs, l'article L.1214-7 affirme la nécessité de compatibilité du PDM avec le plan climat air énergie territorial (PCAET) et « *[...] avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère [PPA]* ».

D-2-a : Compatibilité avec le PPA

L'obligation réglementaire de compatibilité du PDM avec le PPA n'est pas rappelée. Ce point mérite d'être ajouté au regard des enjeux liés à la qualité de l'air.

Les actions du plan apparaissent peu opérationnelles, avec peu d'indicateurs retenus et, notamment, aucun en ce qui concerne la qualité de l'air. L'objectif de son amélioration n'a ainsi pas été pris en compte à son juste niveau dans ce document comme l'atteste, par exemple, l'action B-1 qui ambitionne seulement d'accompagner la réflexion de zones à faibles émissions (ZFE) sur le territoire.

Dans l'évaluation environnementale du PDM, des éléments sur la qualité de l'air sont mentionnés mais les valeurs présentées sont anciennes (2019 voire 2017). La collectivité aurait pu utiliser les valeurs plus récentes de l'indice ATMO, incluses dans le diagnostic du PPA vallée de Seine, précédemment transmis auprès de la communauté urbaine, lequel alerte sur une hausse de la concentration de polluants depuis 2017, en particulier les PM_{2,5} (particules inférieures à 2,5 µm) provenant notamment du secteur routier (données ATMO).

D-2-b : Compatibilité avec le PCAET

Si l'élaboration concomitante du PCAET et du PDM apparaît apporter de la cohérence dans les ambitions définies dans ces deux documents, en l'état et au vu des éléments disponibles, le plan de mobilité ne fait pas clairement la démonstration de sa compatibilité avec le volet « air » du PCAET.

En outre, les actions proposées restent peu explicitées quant à leur contribution à la réduction des polluants atmosphériques à l'horizon 2030 et à la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Or, bien que le PCAET arrêté au début du mois de juin 2023 ait reçu un avis favorable de l'Etat, il manquait lui aussi d'opérationnalité comme rappelé, pour mémoire : « *les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques sont bien indiqués pour chaque polluant. Par contre, ils sont donnés uniquement aux horizons 2030 et 2050 et ils ne sont pas déclinés par secteur d'activité. L'action de la collectivité pour réduire les émissions de polluants atmosphériques sur chaque secteur d'activité reste donc floue.(...) il est étonnant que la future ZFE ne soit pas évoquée* ».

Le projet de plan de mobilité aurait alors pu apporter une déclinaison plus concrète des actions à mettre en œuvre pour vérifier la juste réponse au PCAET.