



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré  
sur le projet de plan local de mobilité (PLM)  
à l'occasion de son élaboration  
Marne-la-Vallée (77)**

N°MRAe APPIF-2023-041  
du 11/05/2023

# Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet de plan local de mobilité de Marne-la-Vallée (77), daté de février 2023, porté par le Syndicat intercommunal d'études des mobilités urbaines de Marne-la-Vallée (Siemu) dans le cadre de son élaboration et sur son rapport environnemental, qui rend compte de son évaluation environnementale.

Le plan local de mobilités de Marne-la-Vallée vise à faire évoluer les pratiques de déplacements vers une mobilité plus durable, dans un contexte de croissance globale des déplacements, en lien avec les nombreux projets urbains en cours (Zac) : Sycomore/Rucherie, Val d'Europe/Montévrain, Coupvray...). Elle concerne un territoire actuellement fortement contrasté, entre zones rurales et urbaines, et marqué par un usage de la voiture prépondérant, même s'il est en réduction significative depuis 1999. Le territoire couvre deux communautés d'agglomérations : Val d'Europe Agglomération (VEA) à l'est et la Communauté d'agglomération de Marne-et-Gondoire à l'ouest (CAMG), ainsi que la commune de Favières, au sud du territoire (communauté de communes du Val Briard - CCVB).

Le territoire est en croissance démographique rapide (environ 3 % par an entre 1999 et 2014 et poursuivie à un rythme soutenu jusqu'en 2018), le nombre d'emplois augmentant encore plus vite (+ 5 % par an pendant la même période). L'évolution attendue est d'environ 100 000 « emplois+habitants » supplémentaires d'ici à 2030 par rapport à 2021, soit une augmentation de 38 % à cet horizon. L'évolution constatée des parts modales pour l'ensemble des déplacements est contrastée : baisse de celle de la marche, pourtant déjà très faible de 5 à 4 % et stabilité à un niveau faible de celle du vélo (2 %), augmentation de huit points de celle des transports en commun (33 %), baisse de près de huit points de la voiture, qui reste le mode principal à 58 %.

Le projet de plan de mobilité fixe des objectifs d'évolution de répartition modale pour le déplacement des personnes à horizon 2028, distincts pour le segment domicile-travail et pour l'ensemble des déplacements. Il prend en compte l'augmentation régulière de la population qui réside et travaille sur le territoire : réduction limitée de la part modale de la voiture, augmentation de celle des transports collectifs, maintien de la marche à un niveau assez faible et augmentation du vélo, notamment en rabattement vers des transports collectifs.

Son plan d'action est structuré en huit axes stratégiques (partage de l'espace public, vélo, réseau de bus, intermodalité, automobile, management et services de mobilité, transports de marchandises, pilotage, animation et suivi des politiques de déplacement). 25 fiches actions prennent en compte le retour d'expérience du plan local de déplacements de 2008 du syndicat des transports de Marne-La-Vallée, établi en 2017, qui figure au dossier.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet concernent :

- les consommations énergétiques et les gaz à effet de serre,
- les pollutions atmosphériques et sonores et la qualité du cadre de vie,
- la consommation d'espace et l'impact sur les milieux naturels.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- reprendre l'analyse de l'articulation du projet de plan local des mobilités avec le bilan du plan de déplacements urbains d'Île-de-France, pour réviser les objectifs de transfert modal en vue de favoriser les modes actifs, nécessaires au rabattement vers les transports publics,
- faire correspondre finement les actions proposées avec les projets de développement urbains, y compris pour le transport de marchandises
- proposer une évaluation des évolutions et objectifs d'amélioration en matière de pollution de l'air, de bruit et de réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre,
- présenter une étude précise des incidences des projets de plan de mobilité sur la consommation d'espace et les milieux naturels.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis. La liste des sigles est présentée en page 5.

# Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
<b>LISTE DES SIGLES.....</b>	<b>5</b>
Avis détaillé.....	6
<b>1. Présentation du projet de plan local de mobilité.....</b>	<b>6</b>
1.1. Contexte et présentation générale.....	6
1.2. Territoire couvert par le PLM.....	6
1.3. Objectifs du PLM.....	7
1.4. Modalités d'association du public en amont du projet de document.....	9
1.5. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	9
<b>2. L'évaluation environnementale.....</b>	<b>9</b>
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	11
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	14
<b>3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....</b>	<b>15</b>
3.1. Consommations énergétiques et gaz à effet de serre.....	15
3.2. Lutte contre les pollutions atmosphériques et les nuisances sonores.....	16
3.3. Consommation d'espaces et impact sur les milieux naturels.....	17
<b>4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....</b>	<b>18</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>19</b>
<b>Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....</b>	<b>20</b>

# Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement<sup>1</sup> et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

\* \* \*

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le Syndicat intercommunal d'études des mobilités urbaines de Marne-la-Vallée (Siemu) pour rendre un avis sur le projet de plan local de mobilité de Marne-la-Vallée (77), à l'occasion de son élaboration, et sur son rapport environnemental daté de février 2023.

Le plan local de mobilité de Marne-la-Vallée est soumis, à l'occasion de son élaboration, à un examen au cas par cas en application des dispositions de l'[article R.122-17 du code de l'environnement](#). Il a été soumis à évaluation environnementale par décision de la MRAe n°MRAe DKIF-2022-142 du 8 septembre 2022.

Cette saisine étant conforme à l'[article R. 122-17 IV du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 17 février 2023. Conformément au premier alinéa du IV de l'[article R. 122-21 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de trois mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions de l'[article R. 122-21 II du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 24 février 2023. Sa réponse du 05 avril 2023 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 11 mai 2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de plan local de mobilité de Marne-la-Vallée à l'occasion de son élaboration.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Sylvie BANOUN, coordonnatrice, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré 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.

---

<sup>1</sup> L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

Il est rappelé que pour tous les plans ou programmes soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d’ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l’opportunité du plan ou programme 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 programme. Il n’est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du plan ou programme et à permettre la participation du public à l’élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l’enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d’ouvrage prend en considération l’avis de l’autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son plan ou programme. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l’autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d’adopter ou non le plan ou programme.

## LISTE DES SIGLES

<b>AOM</b>	Autorité organisatrice des mobilités
<b>EBC</b>	Espace boisé classé
<b>EPA</b>	Établissement public d’aménagement
<b>ERC</b>	Évitement, réduction, compensation
<b>ICPE</b>	Installation classée pour la protection de l’environnement
<b>OAP</b>	Orientations d’aménagement et de programmation
<b>PADD</b>	Projet d’aménagement et de développement durables
<b>PDUIF</b>	Plan de déplacements urbains de l’Île-de-France
<b>PLU</b>	Plan local d’urbanisme
<b>PLM</b>	Plan local de mobilité
<b>PMR</b>	Personne à mobilité réduite
<b>PPA</b>	Plan de protection de l’atmosphère
<b>PPRI</b>	Plan de prévention des risques d’inondation
<b>RP</b>	Rapport de présentation
<b>Sage</b>	Schéma d’aménagement et de gestion des eaux
<b>Scot</b>	Schéma de cohérence territoriale
<b>Sdage</b>	Schéma directeur d’aménagement et de gestion des eaux
<b>Sdrif</b>	Schéma directeur de la région Île-de-France
<b>Siemu</b>	Syndicat intercommunal d’études des mobilités urbaines de Marne-la-Vallée
<b>Stecal</b>	Secteurs de taille et de capacité limitées
<b>SRCAE</b>	Schéma régional du climat, de l’air et de l’énergie
<b>SRCE</b>	Schéma régional de cohérence écologique
<b>TCSP</b>	Transport en commun en site propre
<b>Zac</b>	Zone d’aménagement concerté

# Avis détaillé

## 1. Présentation du projet de plan local de mobilité

### 1.1. Contexte et présentation générale

Le plan local de mobilité (PLM) est un document régi par les dispositions du code des transports aux articles L.1214-1 à L.1214-38. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, date d'entrée en vigueur des dispositions de la loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019, il se substitue au plan de déplacements urbains (PDU).

Le plan de mobilité détermine, pour dix ans, les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le « ressort territorial » de l'autorité organisatrice de la mobilité<sup>2</sup> (AOM). Il vise 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 en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Le Syndicat intercommunal d'études des mobilités urbaines de Marne-la-Vallée (anciennement Syndicat Intercommunal des Transports, renommé Siemu depuis 2021) dispose d'un plan de déplacements urbains approuvé en 2008 et révisé en 2017, pour prendre en compte son évaluation, le plan de mobilité venant en substitution.

Le PLM de Marne-la-Vallée a été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas par décision n°MRAe DKIF-2022-142 du 8 septembre 2022.

Le dossier présenté à l'avis de l'Autorité environnementale comprend :

- le projet de plan de mobilité qui comprend 25 fiches-actions ;
- le diagnostic territorial des mobilités;
- l'évaluation environnementale du projet de plan de mobilité ;
- le bilan de la concertation et ses annexes ;
- le bilan détaillé du plan local de déplacements du territoire de 2008 établi en 2017.

### 1.2. Territoire couvert par le PLM

Le territoire de Marne-la-Vallée comprend 31 communes. Il compte 165 000 habitants pour 75 000 emplois<sup>3</sup>. Deux communautés d'agglomérations composent le territoire : Val d'Europe Agglomération (VEA) à l'est et la communauté d'agglomération de Marne-et-Gondoire à l'ouest (CAMG), auxquelles s'ajoute la commune de Favières, au sud du territoire, qui fait partie de la communauté de communes du Val Briard (CCVB).

Le territoire est en croissance démographique rapide depuis une vingtaine d'années, tant en termes d'habitants (près de 3 % par an), que pour les emplois (environ 5 % par an).

Situé à 30 km à l'est de Paris, il est fortement contrasté, composé de zones urbaines denses et de territoires ruraux. Il se caractérise par :

- de nombreux espaces verts et forêts, notamment au sud du territoire ;
- un « bandeau urbain » situé entre les axes de transport (ligne ferroviaire P et autoroute A4) ;
- des zones industrielles et commerciales principalement le long de l'A4 ;

<sup>2</sup> L'autorité organisatrice de la mobilité, ainsi dénommée par la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi Maptam) du 27 janvier 2014, assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire.

<sup>3</sup> Source Insee 2019

- des pôles touristiques régionaux, nationaux et internationaux : les parcs d'attraction EuroDisney, le « Davy Crockett Ranch », le « Village Nature » ou encore « l'Île de Loisirs » de Jablines.

Le territoire est structuré autour de plusieurs axes de transports :

- routiers et autoroutiers : l'autoroute A4 le traverse d'est en ouest, la Francilienne (A104) longe le territoire au nord-ouest, des départementales relient le réseau autoroutier aux secteurs et maillent le territoire ;
- des transports publics ferrés : le RER A et la ligne P du Transilien le connectent directement à Paris et à « l'aire d'influence » de Meaux. Cinq gares principales desservent le territoire : les gares de Lagny-sur-Marne et Esbly sur la ligne P et les gares de Bussy-Saint-Georges, Val d'Europe et Marne-la-Vallée – Chessy sur le RER A. Deux gares de moindre ampleur, à Montry et Saint-Germain-sur-Morin, sont desservies par une branche de la ligne P.

Diagnostic effectué

Le diagnostic des déplacements réalisé dans le cadre de l'élaboration du PLM montre un territoire marqué par :

- une absence d'alternative au transport routier de marchandises (malgré l'opportunité de transport fluvial via la Marne),
- s'agissant des voyageurs :
  - un usage encore majoritaire de l'automobile pour les déplacements quotidiens (58 % des déplacements),
  - un réseau ferroviaire très sollicité voire saturé aux périodes de pointe (RER A, ligne P) et des parkings relais dont l'offre est inférieure à la demande de rabattement (du fait d'une intermodalité peu développée),
  - un réseau bus diffus, aux fréquences faibles, peu attractif pour du report modal et dont les performances sont affectées par la congestion routière,
  - un usage du vélo actuellement faible lié à des infrastructures cyclables sécurisées peu nombreuses et encore discontinues (coupures urbaines de la Marne et de l'autoroute A4 notamment),
  - des développements à poursuivre en termes d'écomobilité (mobilité électrique, covoiturage, autopartage...), de management de la mobilité pour encourager le report modal notamment et de mise en accessibilité PMR du territoire (seulement cinq lignes de bus accessibles par exemple),
  - des mobilités touristiques (info voyageurs) et scolaires à optimiser (notamment avec l'arrivée de nouveaux habitants dans les secteurs d'urbanisation).
- un cadre de vie peu attirant : un réseau routier structurant saturé en heures de pointe et des centres-bourgs affectés par l'automobile (circulation et stationnement) et les nuisances associées (pollution de l'air, nuisances sonores).

Pour l'Autorité environnementale, le diagnostic est insuffisant et aurait dû notamment s'accompagner d'une évaluation plus approfondie du plan local de déplacements existant. S'agissant d'un document stratégique comprenant un plan d'actions, il convient en effet d'en lister les objectifs, notamment chiffrés, d'en présenter les actions précises mises en œuvre et surtout d'expliquer les écarts constatés.

Cet exercice n'a pas été mené de manière suffisamment rigoureuse. En outre, il n'a pas été conduit pour le transport de marchandises.

**(1) L'Autorité environnementale recommande de compléter le plan local de mobilité en procédant à une analyse des écarts constatés entre les objectifs du PLD existant et ses résultats et d'en rechercher les causes et de conduire un exercice analogue pour le transport de marchandises.**

### 1.3. Objectifs du PLM

Selon le dossier, l'objectif principal du PLM du Siemu est « de permettre au territoire de développer une mobilité plus durable, dans un contexte de forte augmentation de la demande de déplacements en lien avec les nombreux projets urbains » (p.23 du rapport d'évaluation environnementale). Ces projets urbains prennent notamment la forme de plusieurs zones d'aménagement concerté (Zac) sous maîtrise d'ouvrage de l'EpaMarne, l'établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée : Zac du Sycomore et de la Rucherie, Zac du Chêne Saint-

Fiacre, Zac du centre urbain du Val d'Europe, Zac des Studios et Congrès, Zac de Coupvray (cf. tableau p. 52 du rapport d'évaluation environnementale). L'ensemble s'inscrit dans une perspective de développement soutenu.

Le PLM de Marne-la-Vallée a ainsi pour ambition :

- d'augmenter la part de l'usage du vélo, en particulier pour les déplacements de courte et moyenne distance sur le territoire du Siemu (notamment grâce aux schémas directeurs en cours portés par les communautés d'agglomération) ;
- d'augmenter la part modale des transports en commun (notamment grâce au développement de l'offre bus sur le territoire, de sa performance et à l'amélioration de la multimodalité en gare) ;
- d'augmenter la part de la marche, en particulier pour les déplacements de proximité liés aux loisirs, aux achats, aux équipements etc... et améliorer la mise en accessibilité PMR du territoire notamment grâce à la libération de l'espace public (stationnement sauvage par exemple, conflits d'usage) ;
- de développer le management de la mobilité pour inciter au report modal et notamment de pérenniser les pratiques de télétravail sur le territoire ;
- de réduire la part modale de la voiture compte-tenu du fort développement du territoire.

Le plan de mobilité a déterminé des objectifs à horizon 2028 en matière d'évolution de répartition modale distincts pour le déplacement des personnes domicile-travail et pour l'ensemble des motifs de déplacement, avec des objectifs de transfert modal de la voiture vers des modes non motorisés un peu réduits pour le segment domicile-travail (cf. fig.1). Ses objectifs en matière de transport de marchandises sont mal définis.

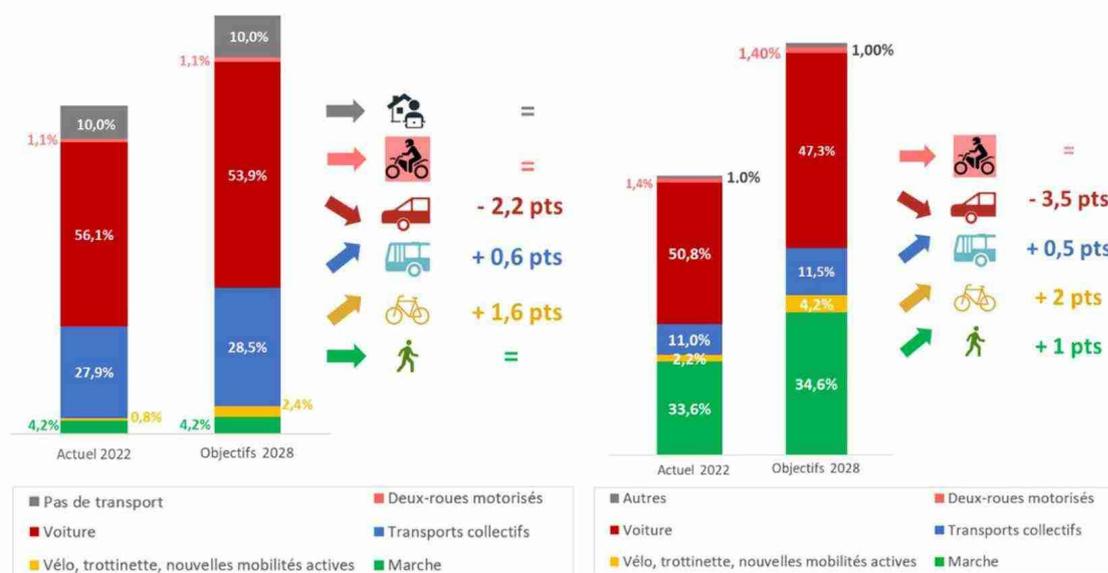


Figure 1: Objectifs évolutions des parts modales sur le territoire, à gauche : trajets domicile-travail, à droite : tous trajets, source : rapport d'évaluation environnementale, pages 94-95

Le plan d'actions du PLM est ainsi structuré en huit axes stratégiques et 25 fiches actions :

- A. *Partage de l'espace public* : Améliorer la qualité de vie de toutes les centralités, des bourgs aux cœurs urbains
- B. *Vélo* : Développer l'usage du vélo quotidien pour faire face à l'augmentation de la demande de déplacement
- C. *Réseau bus* : Faire du bus un mode compétitif dans les cœurs urbains
- D. *Intermodalité* : Améliorer l'intermodalité des pôles d'échanges multimodaux
- E. *Automobile* : Maîtriser la présence de l'automobile, tout en garantissant l'accessibilité du territoire
- F. *Management et services de mobilité* : Susciter les changements de pratiques de mobilité

- G. *Marchandises* : Optimiser le transport de marchandises
- H. *Pilotage, animation et suivi des politiques de déplacement* : Mettre en place les outils nécessaires à l'efficacité de l'action locale en matière de mobilité

(2) **L'Autorité environnementale recommande de préciser les objectifs poursuivis en matière de transport de marchandises et de compléter le programme d'actions pour y parvenir.**

## 1.4. Modalités d'association du public en amont du projet de document

Le dossier présente de manière détaillée les phases de consultation des acteurs partenaires et du public ayant permis d'élaborer le projet de PLM. Ainsi, plusieurs acteurs, notamment institutionnels, ont été associés : communautés d'agglomération, communes, Département, Région, Île-de-France Mobilités, aménageurs (en particulier EpaMarne /EpaFrance...). Ils ont permis de « *lancer la démarche et de mobiliser les acteurs afin de partager des éléments de diagnostic, proposer des orientations et pistes de réflexion, nourrir le plan d'actions, en évaluer l'efficacité, s'engager à sa mise en œuvre* » (p. 8 du rapport de PLM) à travers des réunions de pilotage et ateliers techniques. De plus, selon le dossier, deux enquêtes visant à recueillir la perception et les attentes de la population (grand public et scolaires) ont été menées pour nourrir le diagnostic (cf. infra).

## 1.5. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux identifiés par l'Autorité environnementale sont :

- les consommations énergétiques et les gaz à effet de serre,
- les pollutions atmosphériques et sonores et la qualité du cadre de vie,
- la consommation d'espaces et l'impact sur les milieux naturels.

# 2. L'évaluation environnementale

## 2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

### ■ Le diagnostic

Un diagnostic est situé en annexe du rapport de PLM (annexe 1a). Il comporte une analyse des pratiques de mobilité des habitants, essentiellement fondée sur :

- deux enquêtes menées auprès du « grand public » et des établissements scolaires (d'avril à juin 2021),
- le bilan du plan de déplacements urbains de 2008,
- une étude de l'ensemble des flux de déplacements et diagnostic multimodal (non sourcée).

L'Autorité environnementale note qu'un certain nombre de cartes ne sont pas sourcées (ex : diagnostic du stationnement p. 43 et 68 du rapport de diagnostic ou carte des coupures des modes actifs p. 60). Le diagnostic manque par ailleurs de données chiffrées distinguant les évolutions démographiques en termes d'habitants et d'emplois. Par exemple, il n'est pas mentionné de modèle de trafic permettant de reconstituer les flux par mode, ou toute autre analyse quantifiable qui permettrait de mieux appréhender les potentiels de transfert modal vers les transports collectifs, la marche à pied ou le vélo.

Le volet sur le transport de marchandises, certes intéressant (p. 87-91), ne semble pas avoir été pleinement exploité pour le projet de PLM (cf. infra) dans une analyse quantifiée du potentiel de report modal vers le fer ou la voie d'eau. Comme exposé précédemment, ce diagnostic ne tire pas les enseignements des documents précédents portant sur la mobilité et les déplacements concernant tout ou partie du territoire du présent PLM.

**(3) L'Autorité environnementale recommande d'affiner le diagnostic du territoire notamment par des projections démographiques permettant une objectivation accrue des besoins en mobilité et des potentiels de report modal, en fonction des types de déplacements (transport de marchandises compris).**

#### ■ La stratégie

Le projet de PLM s'inscrit, comme le prescrit l'article L 1214-2 du code des transports dans la perspective d'une diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur. Dans cette optique, il présente des objectifs de parts modales à horizon 2028 pour les trajets domicile-travail et « tous trajets » sans préciser si cet ensemble inclut également les déplacements touristiques. L'Autorité environnementale note que le dossier ne présente pas d'objectif spécifique au transport de marchandises ou au transport touristique, malgré des enjeux identifiés distinctement au sein du diagnostic. Les objectifs liés à la marche sont peu ambitieux (statu quo pour les trajets domicile-travail alors même qu'elle constitue le mode de rabattement principal sur les transports publics) sans que cela ne soit justifié ni cohérent avec les axes du PLM d'amélioration du partage des espaces publics (A) et de l'intermodalité (D) et que de tels aménagements contribuent à répondre à l'objectif général d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

**(4) L'Autorité environnementale recommande de présenter des objectifs différenciés par type de transport et notamment pour le transport de marchandises et les mobilités touristiques et de revoir à la hausse ceux relatifs à la marche, en cohérence avec les axes du plan local de mobilité.**

#### ■ Le programme d'actions

Globalement, le programme d'actions est de qualité hétérogène. Certaines actions sont très opérationnelles (chiffrage, pilote, suivi précis...) comme :

- « réaliser les liaisons du Schéma directeur des liaisons douces de la communauté d'agglomération de Marne-et-Gondoire (aménagement, résorption des points noirs, jalonnement) » (action B.5.) ;
- ou « créer 129 bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire de la CAMG/ Créer 64 bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire de VEA » (actions F.17.8 et F.17.9).

D'autres actions sont encore au stade de réflexion ou d'études, comme par exemple :

- dans l'axe B. Vélo : « mener des réflexions sur les coupures urbaines et les résorber » ;
- ou pour l'axe C. Réseau de bus « étudier le traitement des points durs ponctuels de circulation bus existants » (action C.8.2. ou E.15.1. pour les points durs de circulation).

Afin de rendre le programme plus opérationnel et efficient, les fiches-actions devraient indiquer systématiquement le pilote de l'action, les moyens humains mobilisés (nombre d'ETP notamment), les objectifs à atteindre dans le calendrier prescrit, et une estimation du budget.

Certaines actions pourtant déjà lancées par les communes ne sont pas chiffrées (exemple : « travaux d'apaisement de voiries aux abords des établissements scolaires au sein du secteur Village de Bussy-Saint-Georges », p.24 du plan d'action). D'autres ne détaillent pas les moyens humains (exemple : action A3.3. « renforcer les moyens de contrôle du stationnement existants »). Ces actions relèvent pourtant directement des communes, sans que cette absence d'information ne soit justifiée.

Le plan de mobilité ne fait pas l'objet d'un premier chiffrage d'ensemble, ni de plan d'investissement ou de financement.

**(5) L'Autorité environnementale recommande de compléter les fiches-actions par une présentation systématique des modalités de gouvernance et de mise en œuvre (pilotage, objectifs, moyens) afin de s'assurer de l'efficacité du programme d'actions et notamment de présenter le financement d'ensemble du plan de mobilité.**

De plus, les fiches-actions n'intègrent aucune évaluation des impacts de l'action sur la réduction des émissions des GES, sur la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi que sur la préservation de la biodiversité, alors que ce sont les principaux objectifs réglementaires de ce plan. Par ailleurs, aucun indicateur environnemental de suivi des incidences négatives du plan n'est présenté, par exemple en termes de consommation d'espaces ou d'atteinte aux milieux naturels.

**(6) L'Autorité environnementale recommande de compléter le programme d'actions par des indicateurs de suivi environnementaux relatifs à la pollution de l'air, à la pollution sonore, à la préservation de la biodiversité, la consommation d'espace et les atteintes aux milieux naturels.**

#### ■ Gouvernance et animation

Les indicateurs de suivi environnemental ne sont pas toujours assortis d'un état de référence, d'une valeur initiale (exemple de l'indicateur « linéaire de voiries apaisées sur le territoire » p. 37 du rapport de PLM). Ils ne comprennent pas non plus d'objectif cible (exemple de l'indicateur « nombre d'utilisateurs des différents services vélos p.57), permettant, notamment lors du bilan obligatoire à mi-échéance, d'adapter le contenu du programme d'actions en conséquence avec des propositions de mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs.

**(7) L'Autorité environnementale recommande de proposer des indicateurs de suivi assortis de valeurs initiales et de cibles (à mi-échéance notamment) et des mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs.**

L'Autorité environnementale note que des acteurs divers et nombreux ont été associés à l'élaboration du PLM, notamment des citoyens. En ce sens, il gagnerait à associer ces mêmes acteurs dans sa gouvernance, y compris le grand public : habitants du territoire (779 personnes), usagers du territoire qui n'y habitent pas (59 personnes), des scolaires (1 664 personnes) et établissements scolaires... Cela favoriserait une meilleure appropriation de la démarche par l'ensemble de la société et une prise de conscience accrue des enjeux et pour la mise au point de solutions adaptées à leurs besoins ou leurs organisations.

**(8) L'Autorité environnementale recommande d'associer les acteurs et le grand public à la gouvernance du plan de mobilité pour une meilleure appropriation de la démarche.**

#### ■ Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté p. 16 à 27 du rapport de l'évaluation environnementale.

Il rappelle les principales orientations du PLM et synthétise l'état initial de l'environnement, mais ne décrit ni les spécificités du territoire et ses enjeux en termes de mobilités, ni les objectifs chiffrés du programme d'actions (en articulation avec les documents de planification supérieurs notamment) et la liste des actions prévues, ni enfin la manière dont l'évaluation environnementale a permis de construire ce plan.

**(9) L'Autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique par la description des spécificités du territoire en termes de mobilités, les objectifs chiffrés et la liste des actions du plan.**

## 2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'article L. 1214-7 du code des transports fixe la liste des plans, documents et programmes que le PDM doit prendre en compte ou avec lesquels il doit être compatible :

- le PDUIF, plan de déplacements urbains d'Île-de-France, approuvé le 19 juin 2014,
- le Scot, schéma de cohérence territoriale de Marne-et-Gondoire, approuvé en 2013,
- les PCAET de Marne-et-Gondoire approuvé le 15 mars 2021 et de Val d'Europe approuvé le 7 juillet 2022,
- le Sdrif, schéma directeur de la région Île-de-France, approuvé le 27/12/2013,
- le SRCAE, schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Île-de-France approuvé le 23 novembre 2012,

- le PPA, plan de protection de l’atmosphère, approuvé le 31 janvier 2018.

Le PDUIF 2010-2020 fixe le cadre de la politique de mobilité pour l’ensemble de la région Île-de-France. Pour atteindre une diminution de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, d’ici 2020, le PDUIF visait ainsi :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo), le potentiel de croissance du vélo étant de plus grande ampleur que celui de la marche qui représente déjà un mode majeur dans la région même s’il est davantage présent dans Paris et sa petite couronne ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Il est actuellement en cours de révision. Le dossier indique que « *les nouveaux objectifs de ce qu’il conviendra désormais d’appeler le Plan des Mobilités en Île-de-France ne sont donc pas encore fixés précisément* » (p. 35 du rapport d’évaluation environnementale).

Un bilan en a été effectué fin 2021 notamment à l’occasion de la 7ème édition des Assises de la mobilité en Île-de-France, comme l’Autorité environnementale l’a rappelé dans sa décision du 8 septembre 2022, et ce bilan aurait dû être utilisé pour définir le projet de PLM. En effet, ce bilan<sup>4</sup> fait apparaître qu’à l’automne 2021, les objectifs étaient dépassés pour l’usage des modes actifs (+12 % contre +10 %), pour l’usage de la voiture (-13 % au lieu de -2%) notamment en grande couronne. Il met en revanche en évidence une diminution de l’usage des transports en commun (-8 % contre une croissance prévue de 20%), qu’il explique par le développement du télétravail<sup>5</sup> et en lien avec un report vers le vélo à Paris et vers la voiture (p. 22 de la synthèse du bilan, cf. figure 2). Or, le dossier n’analyse pas l’articulation du projet de PLM avec le PDUIF, en particulier la définition de ses objectifs, à l’aune de ce bilan et des évolutions constatées en termes de mobilité en Île-de-France et dans le secteur de Marne-la-Vallée plus spécifiquement.

**(10) L’Autorité environnementale recommande de mieux présenter l’articulation des objectifs du plan local de mobilité avec les éléments de bilan déjà disponibles du plan de déplacements urbains d’Île-de-France et de revoir le cas échéant l’ambition des objectifs portés.**

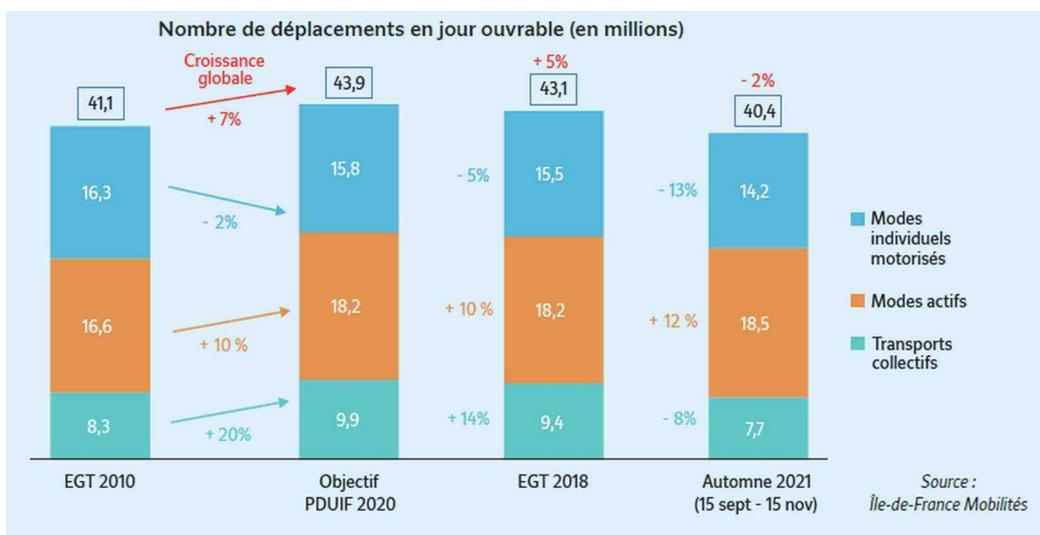


Figure 2: Évolution des parts modales entre 2018 et 2021 en fonction des objectifs du PDUIF à horizon 2020, source : synthèse du bilan du PDUIF, p.22, site internet de mobidf - Île-de-France Mobilités

En dehors de ces évolutions de parts modales, le bilan du PDUIF met en évidence également :

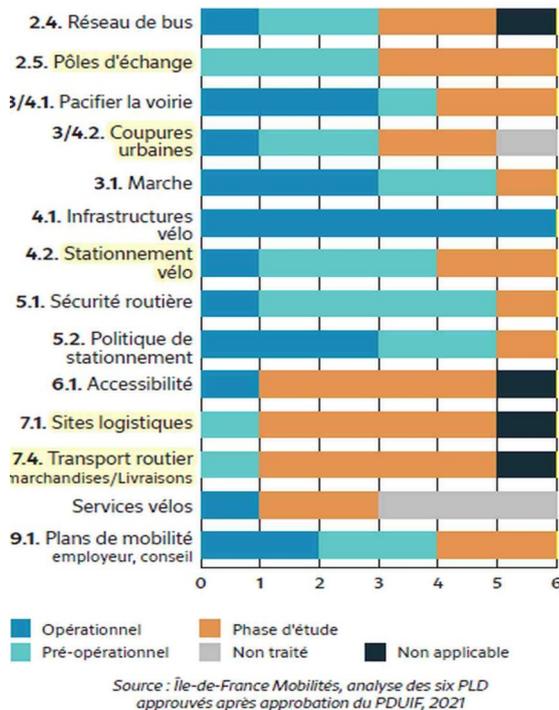
- une réduction des émissions de polluants atmosphériques encore insuffisante,
- une réduction des émissions de GES encore éloignée de l’objectif,

<sup>4</sup> Synthèse du bilan disponible sur <https://mobidf.fr/pduif/>

<sup>5</sup> Il indique ainsi que 12 % des actifs ont télétravaillé (au moins une fois) outre les 6 % (indépendants) qui travaillent habituellement à domicile.

- un bilan décevant de sécurité routière,
- des actions spécifiques en faveur des piétons encore trop rares (exemple de plans marche),
- des aménagements cyclables beaucoup plus nombreux mais en nombre encore très inférieur à l'objectif fixé, de qualité inégale et discontinus,
- des marges de manœuvre importantes pour développer le transfert modal et la multimodalité du transport de marchandises (développement du mode fluvial, transport multimodal avec le fret ferroviaire, optimisation des flux routiers de marchandises).

**Les actions du volet socle du PDUIF et leur traitement dans les PLD**



**Figure 3: Bilan de la déclinaison des actions du PDUIF dans les 6 PLD approuvés entre 2014 et 2021, source : synthèse du défi 8 du bilan du PDUIF, site internet mobidf Île-de-France Mobilités**

En particulier, ce bilan du PDUIF présente des pistes d'amélioration pour la déclinaison de ses actions dans les plans locaux de déplacement (PLD)<sup>6</sup> (cf. figure 3). Il souligne que les actions relatives au réseau bus, aux pôles d'échanges et à la pacification des voiries pour les modes actifs se sont révélées peu opérationnelles. Il indique que la résorption des coupures urbaines fait davantage l'objet d'études que de réalisations concrètes. Et il insiste sur le manque de mesure chiffrée ou datée pour le transport de marchandises.

Or, le dossier ne montre pas comment le projet de PLM a tiré profit de ces éléments de bilan dans sa démarche d'élaboration. Sur ces points précis, l'Autorité environnementale constate que le dossier est encore insuffisant : comme relevé plus haut, les objectifs liés à la marche sont peu ambitieux (aucune planification d'actions visant à développer la marche n'est par exemple proposée). Les actions relatives à l'amélioration de la sécurité routière sont encore très imprécises (au stade du recensement), celles relatives aux aménagements cyclables sont de qualité variable (pas d'objectif clair sur le traitement des coupures urbaines pour les modes actifs par exemple). Aucun objectif spécifique de report modal pour le transport de marchandises n'est proposé et les actions en la matière sont peu opérationnelles (réalisation d'inventaires,

actions relevant en majorité de la sensibilisation).

#### (11) L'Autorité environnementale recommande de :

- reconsidérer les objectifs et les actions du projet de plan local de mobilité en prenant en compte, après l'évaluation des PLD existants quand elle aura été effectuée, les pistes dessinées par le bilan du plan de déplacements urbains d'Île-de-France par type d'action (volet socle) ;
- préciser et renforcer le caractère opérationnel de certaines actions, notamment en faveur des modes actifs et du report modal dans le transport de marchandises.

Deux PCAET ont été élaborés sur le territoire, notamment celui du secteur Val d'Europe pour lequel l'Autorité environnementale a émis un avis<sup>7</sup>. L'articulation avec ces PCAET est décrite de manière purement qualitative (p. 214 à 219 du rapport d'évaluation environnementale), par une analyse de la traduction au sein du PLM de leurs orientations et actions. L'analyse de la cohérence des objectifs, notamment en termes de réduction des

<sup>6</sup> Sur la base d'une évaluation réalisée sur six PLD approuvés entre 2014 et 2021 cf. figure 3

<sup>7</sup> Avis MRAe n°APPIF-2022-001 en date du 13 janvier 2022. Le PCAET de Marne-et-Gondoire n'a pas été présenté à l'Autorité environnementale.

consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions atmosphériques (en lien avec le SRCAE et le PPA également) n'est pas fournie, étant donné l'absence d'objectifs chiffrés en la matière (cf. infra).

**(12) L'Autorité environnementale recommande de proposer une analyse de la cohérence des objectifs du plan local de mobilité en matière de réduction des consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions atmosphériques avec ceux des PCAET ou projets de PCAET du territoire.**

L'Autorité environnementale constate que l'articulation entre le Sdrif et le projet de PLM, notamment au regard des secteurs d'urbanisation et de densification et leurs incidences prévisibles en matière de mobilités, n'est pas analysée (p. 210-2013 du rapport d'évaluation environnementale), alors que le territoire est amené à se densifier considérablement dans les années à venir.

**(13) L'Autorité environnementale recommande d'analyser l'articulation du projet de plan local de mobilité avec le Sdrif compte-tenu du contexte de densification du territoire.**

En outre, elle note que les temporalités de mise en œuvre de la plupart des plans et programmes (horizon 2026 pour le PCAET de Val d'Europe par exemple), correspondent rarement à ceux du PDM, la définition d'objectifs intermédiaires pour ce dernier aux horizons des autres plans paraît donc souhaitable.

**(14) L'Autorité environnementale recommande de définir des objectifs intermédiaires calés sur les calendriers des autres documents de planification, afin de mieux établir l'articulation et la cohérence du projet de plan local de mobilité avec ces documents (PCAET notamment).**

### 2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Selon le dossier, le projet de PLM est notamment justifié par la demande croissante en déplacements, due à l'urbanisation de certains secteurs (nombreuses Zac) et notamment à l'arrivée d'environ 100 000<sup>8</sup> « population + emplois » supplémentaires d'ici 2030 . Or, la demande en déplacements n'est pas clairement objectivée au sein du dossier.

De plus, le dossier ne présente pas clairement l'articulation entre les secteurs de développement et la réponse qu'apporte le projet de PLM en termes de déplacements et de report modal escompté.

**(15) L'Autorité environnementale recommande de :**

- mettre en cohérence les perspectives démographiques entre les différentes parties du dossier ;
- de justifier les objectifs de report modal du projet de plan local de mobilité au regard de la demande en déplacements des secteurs d'urbanisation du territoire.

Selon le dossier, le projet de PLM est également justifié par le bilan du plan de déplacements urbains actuel (évaluation de 2017), mais celui-ci est présenté de manière très insuffisante, ses résultats ayant conduit à orienter la définition du PLM (p. 43 du rapport « Révision du PLM -Évaluation environnementale »).

Certaines actions ont en effet été traduites de manière opérationnelle au sein du programme d'actions (mise en place d'un observatoire de la mobilité pour le suivi de la régularité du réseau bus ou mise en œuvre des schémas cyclables). En revanche, certains éléments de bilan n'ont pas donné lieu à des actions opérationnelles et nécessitent encore des études approfondies. Par exemple, la question de l'équilibre des parkings relais est reportée à une étude à venir (action D.13.1.), tout comme l'étude des aménagements de bus en site propre (action C .9.10 ).

<sup>8</sup> Les chiffres sont au même horizon de 90 000 p.50 du document D2020-38 et de 100 000 p.9 dans le rapport du plan.

**(16) L'Autorité environnementale recommande de renforcer la prise en compte opérationnelle des éléments du bilan du plan local de déplacements de 2008 dans le programme d'actions du projet de plan local de mobilité.**

Enfin, l'Autorité environnementale note que le dossier ne présente pas de scénarios alternatifs aux choix retenus dans le cadre du projet de PLM, qui permettraient éventuellement d'atteindre les objectifs fixés tout en étant de moindre impact sur l'environnement et la santé, par exemple en termes de consommations d'espaces ou de nuisances.

À ce titre, elle rappelle l'obligation réglementaire mentionnée au R.122-20 du code de l'environnement de présenter « *les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan* ». Cet examen doit notamment permettre d'apprécier la pertinence des orientations stratégiques retenues.

**(17) L'Autorité environnementale recommande de proposer, conformément à l'article R. 122-20 du code de l'environnement, des solutions de substitution permettant de répondre aux objectifs du plan local de mobilité, afin de justifier que les choix retenus sont de moindre impact sur l'environnement et la santé.**

## 3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

### 3.1. Consommations énergétiques et gaz à effet de serre

L'Autorité environnementale note que le projet de PLM ne fixe aucun objectif en termes de réduction de gaz à effet de serre ou de consommations énergétiques liés au secteur des transports.

Or, elle rappelle qu'il s'agit d'une obligation légale, notamment au titre de l'article L1214-8-1 du code des transports qui dispose que « *des évaluations et des calculs des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice compétente [...] sont réalisés à l'occasion de l'élaboration ou de la révision d'un plan de mobilité* ».

Le PCAET Val d'Europe identifie bien le secteur des transports comme émetteur de 36 % des GES au sein du territoire et à l'origine de 29 % des consommations énergétiques du territoire. Il fixe en conséquence comme orientations de « *prolonger l'amélioration continue de l'offre en transports en commun du territoire notamment par la réalisation d'un plan local de déplacements (action 1.2.2.2)* ».

Dans son avis sur ce PCAET, l'Autorité environnementale recommandait de « *préciser les modalités de mise en œuvre des actions dédiées au secteur des transports permettant de mieux apprécier leur contribution à l'atteinte des objectifs fixés par le projet de PCAET pour 2030* ». Par conséquent, en l'absence d'objectif de réduction des gaz à effet de serre, le dossier ne contribue pas à la stratégie de réduction carbone du territoire, en articulation avec les PCAET du territoire.

Compte tenu des tendances de développement des véhicules électriques, le dossier devrait notamment présenter l'évolution des consommations d'énergie, notamment en matière de transports routiers (marchandises et voyageurs) afin de déterminer la tendance sur le territoire et les attentes de réductions liés à ce plan, le transport de marchandises n'étant pas nécessairement effectué en véhicule électrique.

**(18) L'Autorité environnementale recommande de fixer des objectifs de réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre liées au transport de voyageurs et de marchandises sur la base d'évaluations précises des tendances prévisibles, conformément aux dispositions du code des transports et en articulation avec les PCAET du territoire.**

## 3.2. Lutte contre les pollutions atmosphériques et les nuisances sonores

Selon le dossier, l'enjeu lié à la qualité de l'air est élevé au sein du territoire (p. 174 du rapport d'évaluation environnementale) avec des dépassements des seuils publiés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et des valeurs réglementaires de polluants notamment pour le dioxyde d'azote<sup>9</sup> et l'ozone. Il est indiqué que les concentrations d'oxyde d'azote sont les plus fortes en bordure des routes les plus fréquentées (Francilienne-A104 et autoroute de l'Est - A4 notamment).

L'évaluation environnementale rappelle que sur ce territoire, les nuisances sonores sont principalement générées par la circulation sur les infrastructures terrestres de transport, dont les voies de chemin de fer. Il s'agit en particulier de la voie LGV Paris – Strasbourg traversant le secteur au nord et des voies majeures de transport routier comme la Francilienne (A104) ou encore l'autoroute de l'Est (A4). Selon le dossier, la moitié des communes sont concernées par des dépassements des valeurs limites réglementaires<sup>10</sup>, soit environ 3 200 habitants et un établissement scolaire en Lden, et 1 500 habitants en LN<sup>11</sup> pour le bruit routier. Par rapport aux seuils OMS<sup>12</sup>, il est indiqué que seul un quart du territoire est exposé à moins de 55 dB(A) en Lden<sup>13</sup>.

D'après le dossier, plusieurs actions concernent les infrastructures de transport et sont susceptibles d'améliorer directement ou indirectement la qualité de l'ambiance sonore et la qualité de l'air dans leur environnement (p. 249) : mise en place de zones apaisées, suppression de stationnement automobile, mise en place de stationnements vélo, voies vertes et cyclables, pôles multimodaux, reconversion de flottes publiques... mais leur efficacité n'est pas démontrée, par le biais d'estimations ou de simulations par exemple. Il n'est pas non plus précisé celles dont la mise en place fera l'objet d'un suivi effectif.

**(19) L'Autorité environnementale recommande de démontrer l'efficacité des actions du programme d'actions en faveur de la lutte contre les pollutions atmosphériques et sonores du territoire (par le biais de simulations par exemple ou de tout autre élément objectivable) et de préciser celles dont la mise en œuvre fera l'objet d'un suivi effectif.**

Par ailleurs, il est également question de projets d'augmentation des capacités routières internes au secteur pour améliorer les accessibilités et les fluidités en termes de trafic routier. Il s'agit de l'aménagement du circulaire (doublement d'une partie de la RD 345, doublement du boulevard de Grand Fossé), du doublement de la RD 934, du nouveau diffuseur en sortie de l'A4 vers Bussy-Saint-Georges et vers Ferrières-en-Brie et du diffuseur du Sycomore, soit cinq des treize projets d'infrastructures de transport identifiés par le dossier.

Pourtant, selon le dossier, « outre le projet de diffuseur du Sycomore et le doublement de la RD345, les autres projets routiers engagés n'ont pas d'incidence sur la capacité routière en accès au territoire » (p. 58 du rapport d'évaluation environnementale). Or, selon l'Autorité environnementale, cette affirmation n'est pas justifiée par le dossier et devrait être mise en regard d'une quantification des besoins en déplacements et de l'évaluation de l'incidence de ces projets en termes de santé, qui n'apparaît pas dans le dossier.

**(20) L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une évaluation précise et quantifiée des incidences du plan sur les pollutions atmosphériques et sonores compte tenu des nombreux projets routiers déjà amorcés ou envisagés sur le territoire.**

En outre, le dossier ne rend pas suffisamment compte des inégalités environnementales de santé existant sur le territoire, ni la présence de publics sensibles particulièrement exposés à des pollutions atmosphériques et sonores dans certains secteurs (dans le cadre des projets routiers présentés notamment). Il n'indique pas com-

<sup>9</sup> Seuil réglementaire fixé à 40 microgrammes/m<sup>3</sup> et seuil de l'OMS fixé à 10 microgrammes/m<sup>3</sup> pour le dioxyde d'azote

<sup>10</sup> Seuils réglementaires fixés à 65 dB(A) en moyenne journalière Lden et à 60 dB(A) en moyenne de nuit

<sup>11</sup> Niveau sonore moyen en période de nuit

<sup>12</sup> Seuils OMS fixés à 53 dB(A) en Lden pour le trafic routier et à 54 dB(A) en Lden pour le trafic ferroviaire – lignes directrices publiées en 2018 <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>

<sup>13</sup> Lden : indicateur du niveau sonore moyen pour une journée de 24 heures (jour, soir et nuit)

ment le déploiement de certaines actions pourraient améliorer ces situations et réduire les inégalités d'exposition.

De manière plus générale, les objectifs de report modal visés par le projet de PLM ne sont pas traduits en termes de réduction de l'exposition aux pollutions atmosphériques et sonores, compte-tenu notamment de l'absence de plan air dédié au sein du territoire (cf. avis de l'Autorité environnementale rendu sur le PCAET Val d'Europe).

En outre, d'autres actions contribueraient également à accroître la part des mobilités actives : l'apaisement des voiries, des baisses de vitesse sur l'ensemble des voiries susceptibles d'être utilisées par des piétons ou des cyclistes, l'aménagement soigneux des accès à pied et à vélo aux arrêts de transports publics, l'amélioration du cadre de vie. Ces mobilités constituent en effet un mode peu coûteux et très documenté de prévention des affections chroniques et des maladies cardio-vasculaires et de lutter contre les inégalités sociales de santé qui recourent bien souvent une multi-exposition à des nuisances environnementales selon l'Observatoire de santé d'Île-de-France.

#### (21) L'Autorité environnementale recommande :

- d'analyser les inégalités environnementales de santé du territoire et d'évaluer, voire ajuster le programme d'actions en fonction de cette analyse,
- de proposer une démarche d'apaisement des voiries en vue d'améliorer l'intermodalité et les mobilités actives,
- de proposer des objectifs chiffrés du PLM pour la réduction des expositions aux pollutions atmosphériques et sonores.

### 3.3. Consommation d'espaces et impact sur les milieux naturels

Le territoire du plan de mobilité est couvert par de nombreux espaces naturels sensibles :

- deux sites Natura 2000<sup>14</sup> (la commune de Pomponne par le site Natura 2000 « Bois de Vaires-sur-Marne », au titre de la directive européenne Oiseaux (FR1100819) et les communes de Carnetin, Thorigny-sur-Marne, Dampmart, Chalifert, Jablines et Lesches par le site Natura 2000 « Boucles de la Marne », au titre de la directive Habitats (FR1112003)) ;
- quinze Znieff<sup>15</sup>, en tout ou partie (quatre Znieff de type I et onze de type II) ;
- plusieurs réservoirs de biodiversité contenant diverses espèces prioritaires de la région ;
- la partie sud du secteur, composée de forêts accompagnées de zones contenant des mares, corridor écologique forestier allant d'ouest en est ;
- et un second corridor écologique présent au nord du secteur suivant le tracé de la Marne, lié au milieu humide du cours d'eau et des mares environnantes, composé de milieux plus ouverts comme les prairies humides ou encore de grands ensembles agricoles.

Ces milieux sont inventoriés et cartographiés et l'enjeu écologique est ainsi qualifié d'élevé (p. 137 du rapport d'évaluation environnementale).

Pour autant, il n'est pas possible à ce stade de caractériser les incidences précises du projet de PLM sur les milieux. Or, de nombreux projets sont déjà connus précisément, comme les développements urbains liés aux

<sup>14</sup> Réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>15</sup> Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique ; secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. Les Znieff de type 1 sont des secteurs d'une superficie limitée, caractérisés par la présence d'espèces ou de milieux rares remarquables du patrimoine naturel national ou régional. Les Znieff de type 2 sont de grands ensembles naturels riches et peu modifiés ou offrant des potentialités importantes.

différentes Zac et leurs projets de desserte, et le dossier indique que « certaines opérations pourraient interagir avec des réservoirs de biodiversité ou des trames vertes et bleues, des ZNIEFF ou des zones potentiellement humides, notamment sur le tiers Sud du Territoire et en limite Nord. » (p.270 du rapport d'évaluation environnementale).

Il est clairement indiqué que certains projets conduiront à une imperméabilisation des sols et à une perte d'espaces végétalisés. Il s'agit notamment des projets de voiries, d'infrastructures de transport en commun, de pôles multimodaux, de plate-formes logistiques et d'aménagements cyclables (par exemple, le diffuseur du Sycomore, le projet de quai à usage partagé à Lagny-sur-Marne, la station multimodale de la Rucherie, le TCPSP « EVE - Esbly Val d'Europe », les liaisons des schémas cyclables, etc.), ainsi que des cinq projets d'infrastructures routières, sans que ces impacts ne soient évalués précisément et que des mesures ERC spécifiques ne soient proposées.

Les mesures présentées sont d'ordre très général et renvoient systématiquement à des études ultérieures (réalisation de missions ponctuelles d'études « faune-flore-habitat-zone-humide » p.270).

**(22) L'Autorité environnementale recommande de :**

- **caractériser précisément les incidences du projet de plan local de mobilité sur les milieux naturels, compte-tenu de la sensibilité du territoire et du stade de définition des projets (Zac, projets de desserte et d'infrastructures routières...)**
- **proposer des mesures d'évitement, réduction et compensation concrètes et adaptées.**

## 4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique.

Pour l'information complète du public, la MRAe invite l'autorité compétente à joindre au dossier d'enquête publique un mémoire en réponse au présent avis. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment la personne publique responsable de l'élaboration du plan local de mobilité de Marne-la-Vallée envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr).

Il est rappelé qu'aux termes de l'article L.122-9 du code de l'environnement, « lorsque le plan ou le programme a été adopté, l'autorité qui l'a arrêté en informe (...) l'autorité environnementale. Elle met à [sa] disposition les informations suivantes :

1° Le plan ou le programme ;

2° Une déclaration résumant :

- la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L. 122-6 et des consultations auxquelles il a été procédé ;
- les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ;
- les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du programme.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

**Délibéré en séance le 11 mai 2023**

**Siégeaient :**

**Éric ALONZO, Sylvie BANOUN, Ruth MARQUES,  
Brian PADILLA, Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, président, Jean SOUVIRON.**

# ANNEXE

# Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de compléter le plan local de mobilité en procédant à une analyse des écarts constatés entre les objectifs du PLD existant et ses résultats et d'en rechercher les causes et de conduire un exercice analogue pour le transport de marchandises.....7
- (2) L'Autorité environnementale recommande de préciser les objectifs poursuivis en matière de transport de marchandises et de compléter le programme d'actions pour y parvenir.....9
- (3) L'Autorité environnementale recommande d'affiner le diagnostic du territoire notamment par des projections démographiques permettant une objectivation accrue des besoins en mobilité et des potentiels de report modal, en fonction des types de déplacements (transport de marchandises compris).....10
- (4) L'Autorité environnementale recommande de présenter des objectifs différenciés par type de transport et notamment pour le transport de marchandises et les mobilités touristiques et de revoir à la hausse ceux relatifs à la marche, en cohérence avec les axes du plan local de mobilité.....10
- (5) L'Autorité environnementale recommande de compléter les fiches-actions par une présentation systématique des modalités de gouvernance et de mise en œuvre (pilotage, objectifs, moyens) afin de s'assurer de l'efficacité du programme d'actions et notamment de présenter le financement d'ensemble du plan de mobilité.....10
- (6) L'Autorité environnementale recommande de compléter le programme d'actions par des indicateurs de suivi environnementaux relatifs à la pollution de l'air, à la pollution sonore, à la préservation de la biodiversité, la consommation d'espace et les atteintes aux milieux naturels.....11
- (7) L'Autorité environnementale recommande de proposer des indicateurs de suivi assortis de valeurs initiales et de cibles (à mi-échéance notamment) et des mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs.....11
- (8) L'Autorité environnementale recommande d'associer les acteurs et le grand public à la gouvernance du plan de mobilité pour une meilleure appropriation de la démarche.....11
- (9) L'Autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique par la description des spécificités du territoire en termes de mobilités, les objectifs chiffrés et la liste des actions du plan.....11
- (10) L'Autorité environnementale recommande de mieux présenter l'articulation des objectifs du plan local de mobilité avec les éléments de bilan déjà disponibles du plan de déplacements urbains d'Île-de-France et de revoir le cas échéant l'ambition des objectifs portés.....12
- (11) L'Autorité environnementale recommande de : - reconsidérer les objectifs et les actions du projet de plan local de mobilité en prenant en compte, après l'évaluation des PLD existants quand elle aura été effectuée, les pistes dessinées par le bilan du plan de déplacements urbains d'Île-de-France par type d'action (volet socle) ; - préciser et renforcer le caractère opérationnel de certaines actions, notamment en faveur des modes actifs et du report modal dans le transport de marchandises.....13

- (12) L'Autorité environnementale recommande de proposer une analyse de la cohérence des objectifs du plan local de mobilité en matière de réduction des consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions atmosphériques avec ceux des PCAET ou projets de PCAET du territoire.....14
- (13) L'Autorité environnementale recommande d'analyser l'articulation du projet de plan local de mobilité avec le Sdrif compte-tenu du contexte de densification du territoire..... 14
- (14) L'Autorité environnementale recommande de définir des objectifs intermédiaires calés sur les calendriers des autres documents de planification, afin de mieux établir l'articulation et la cohérence du projet de plan local de mobilité avec ces documents (PCAET notamment)..... 14
- (15) L'Autorité environnementale recommande de : - mettre en cohérence les perspectives démographiques entre les différentes parties du dossier ; - de justifier les objectifs de report modal du projet de plan local de mobilité au regard de la demande en déplacements des secteurs d'urbanisation du territoire.....14
- (16) L'Autorité environnementale recommande de renforcer la prise en compte opérationnelle des éléments du bilan du plan local de déplacements de 2008 dans le programme d'actions du projet de plan local de mobilité..... 15
- (17) L'Autorité environnementale recommande de proposer, conformément à l'article R. 122-20 du code de l'environnement, des solutions de substitution permettant de répondre aux objectifs du plan local de mobilité, afin de justifier que les choix retenus sont de moindre impact sur l'environnement et la santé..... 15
- (18) L'Autorité environnementale recommande de fixer des objectifs de réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre liées au transport de voyageurs et de marchandises sur la base d'évaluations précises des tendances prévisibles, conformément aux dispositions du code des transports et en articulation avec les PCAET du territoire..... 15
- (19) L'Autorité environnementale recommande de démontrer l'efficacité des actions du programme d'actions en faveur de la lutte contre les pollutions atmosphériques et sonores du territoire (par le biais de simulations par exemple ou de tout autre élément objectivable) et de préciser celles dont la mise en œuvre fera l'objet d'un suivi effectif..... 16
- (20) L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une évaluation précise et quantifiée des incidences du plan sur les pollutions atmosphériques et sonores compte tenu des nombreux projets routiers déjà amorcés ou envisagés sur le territoire..... 16
- (21) L'Autorité environnementale recommande : - d'analyser les inégalités environnementales de santé du territoire et d'évaluer, voire ajuster le programme d'actions en fonction de cette analyse, - de proposer une démarche d'apaisement des voiries en vue d'améliorer l'intermodalité et les mobilités actives, - de proposer des objectifs chiffrés du PLM pour la réduction des expositions aux pollutions atmosphériques et sonores..... 17
- (22) L'Autorité environnementale recommande de : - caractériser précisément les incidences du projet de plan local de mobilité sur les milieux naturels, compte-tenu de la sensibilité du territoire et du stade de définition des projets (Zac, projets de desserte et d'infrastructures routières...) - proposer des mesures d'évitement, réduction et compensation concrètes et adaptées..... 18