



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet de plan local de mobilité (PLM)
de la communauté d'agglomération
de Cergy-Pontoise (78 et 95)**

N°MRAe APPIF-2025-052
du 12/06/2025

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de plan local de mobilité (PLM) de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (78 et 95), et sur son rapport environnemental, daté du 20 février 2025, qui rend compte de son évaluation environnementale.

Ce plan local de mobilité (PLM) vise à encadrer les mobilités dans l'agglomération pour la période 2025-30. Il décline et précise à l'échelle de la communauté d'agglomération le nouveau plan des mobilités d'Île-de-France (PDMIF). Le PLM remplace le plan local de déplacements, qui couvrait la période 2016-23.

Arrêté par délibération du conseil communautaire le 17 décembre 2024, le PLM est construit autour de sept axes qui traitent des grands sujets de mobilité urbaine et de sa décarbonation : le trafic automobile, le stationnement, la marche, le vélo, les transports en commun (bus, trains, RER), le transport de marchandises et enfin l'intermodalité et le covoiturage. Chaque axe est assorti de plusieurs « actions » (en tout 29) et chaque action de plusieurs « mesures » (105 au total). Le plan identifie aussi cinq « objets territoriaux », qui concernent des sujets transversaux nécessitant un travail en mode projet (par exemple, « les gares et leurs intermodalités », « l'hôpital de Pontoise », « les parcs d'activités de Saint-Ouen-l'Aumône »).

Le PLM établit des objectifs en termes de parts modales à l'échelle de l'agglomération d'ici 2030 (baisse de l'utilisation de la voiture par rapport à 2019 de 10 points, augmentation des transports collectifs de 10 points, légère hausse des parts pour les modes actifs...).

Les pilotes des actions, en plus de la communauté d'agglomération, pilote principal, sont ses 13 communes, Île-de-France Mobilités, la Région et le Département du Val-d'Oise.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale concernent d'une part la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, et d'autre part l'impact sanitaire et environnemental de la pollution atmosphérique et les nuisances sonores. En effet, 156 300 personnes (76,3 % des habitants) de la communauté d'agglomération de Cergy Pontoise) sont exposées à des niveaux de l'indicateur de bruit Lden supérieurs à 53 dBA, c'est-à-dire à un niveau où le bruit est considéré comme néfaste pour la santé par l'Organisation mondiale de la santé.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- approfondir l'analyse des obstacles (et de leurs causes) auxquels s'est heurtée la mise en œuvre du PLD (manque d'appropriation du plan de la part de certains partenaires, notamment les communes) ;
- cibler les mesures davantage sur les actions et aménagements concrets et présenter des budgets pluriannuels et des calendriers plus détaillés, par exemple axe par axe ;
- rehausser le niveau d'ambition relatif à l'évolution des parts modales pour la voiture, le vélo et la marche afin d'aligner la stratégie de l'agglomération avec les objectifs de décarbonation des transports établis à l'échelle régionale et nationale ;
- fournir des analyses territorialisées permettant de comprendre les incidences du PLM sur les milieux naturels, la ressource en eau, la santé et le cadre de vie, etc. (et définir par conséquent les mesures ERC nécessaires), au moins pour les projets de transports structurants dont la réalisation est prévue d'ici 2030 ;
- compléter le volet relatif au transport de marchandises du plan (avec le maintien de l'ensemble des sites multimodaux existants localisés au bord de l'Oise) et renforcer les mesures envisagées sur le stationnement vélo, la marche et le covoiturage.

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, celle des sigles précède l'avis détaillé.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Sigles utilisés.....	5
Avis détaillé.....	6
1. Présentation du projet de plan local de mobilité.....	6
1.1. Contexte et présentation du projet.....	6
1.2. Le territoire de la CACP et ses mobilités.....	7
1.3. Modalités d'association du public en amont du projet.....	9
1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	10
2. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	10
2.1. Le dossier du projet de plan local de mobilité.....	10
2.2. L'analyse des incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine.....	14
2.3. Articulation avec les documents de planification existants.....	16
2.4. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	16
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	17
3.1. Consommation énergétique et gaz à effet de serre.....	17
3.2. Pollution atmosphérique et nuisances sonores.....	19
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	20
ANNEXE.....	22
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	23

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'environnement¹ 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 environnementale² 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 la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise pour rendre un avis sur son projet de plan local de mobilité (PLM) et sur son rapport environnemental daté du 20 février 2025.

Le plan local de mobilité de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise est soumis à un examen au cas par cas en application des dispositions de l'[article R.122-17 du code de l'environnement](#). La décision n° MRAe AKIF-2025-001 datée du 7 janvier 2025 a conclu à la nécessité d'une évaluation environnementale du projet de plan local de mobilité.

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 21 février 2025. 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 6 mars 2025. Sa réponse du 11 avril 2025 est prise en compte dans le présent avis.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport d'Isabelle AMAGLIO-TERISSE, coordonnatrice, et en prenant en compte les réactions et suggestions de ses membres, l'Autorité environnementale rend l'avis qui suit délibéré le 12 juin 2025.

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.

-
- 1 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).
 - 2 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de 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.

Sigles utilisés

CACP	Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
DALY	Année de vie en bonne santé perdue (« Disability-Adjusted Life Year » en anglais)
Dirif	Direction des routes d'Île-de-France
EE	Évaluation environnementale
ERC	Séquence « éviter, réduire, compenser »
ERP	Établissement recevant du public
GES	Gaz à effet de serre
IDFM	Île-de-France Mobilités
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
Lden	Niveau de bruit moyen pondéré sur 24 h en corrigeant le bruit produit en soirée (18-22h) (+ 5 dB(A)) et durant la nuit (22h-6h) (+10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.
MRAe	Mission régionale d'autorité environnementale
NO₂	Dioxyde d'azote
OMS	Organisation mondiale de la santé
PAVE	Plan de mise en accessibilité de la voirie
PCAET	Plan climat-air-énergie territorial
PDMIF	Futur plan de mobilité de la région Île-de-France
PDUIF	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
PLD	Plan local des déplacements
PLM	Plan local de mobilité
PM_{2,5}	Particules de diamètre inférieur à 2,5 µm
PM₁₀	Particules de diamètre inférieur à 10 µm
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
Sdrif	Schéma directeur de la région Île-de-France
Sdrif-e	Futur schéma directeur de la région Île-de-France -dit environnemental
Teq CO₂	Tonne équivalent de dioxyde de carbone

Avis détaillé

1. Présentation du projet de plan local de mobilité

1.1. Contexte et présentation du projet

■ Contexte

Les plans de mobilité (PLM) sont des documents régis par les articles L.1214-1 à L.1214-38 du code des transports. Depuis le 1^{er} janvier 2021, date d'entrée en vigueur des dispositions de la loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019, ils se substituent aux plans de déplacements urbains. Ils fixent des objectifs et un cadre à la politique de déplacement des personnes et des biens sur un territoire. En Île-de-France, la loi prévoit que l'organisation des mobilités repose sur deux niveaux territoriaux : le niveau régional, responsable d'un plan de mobilité, et un niveau local, celui des syndicats mixtes et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) dans le cas présent la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise -, chargé d'élaborer un plan local de mobilité (PLM). Un PLM doit « décliner » et préciser le contenu du plan de mobilité régional³.

À l'échelle régionale, le futur plan de mobilité de la région Île-de-France (PDMIF), portant sur la période 2020-2030, a été arrêté par le conseil régional le 27 mars 2024, pour se substituer au plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), portant sur la période 2010-2020, en vigueur depuis 2014. L'Autorité environnementale a rendu un avis⁵ sur le projet de PDMIF élaboré par Île-de-France Mobilités, dont l'approbation est envisagée pour cette année.

L'ancien plan local des déplacements (PLD) de la CACP a été approuvé en décembre 2016 pour une période allant jusqu'à 2020, puis a été prolongé jusqu'en 2023 (EE, p. 33).

■ Le projet de plan local de mobilité de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

Le PLM de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP) a été établi pour la période 2025-2030 et servira de document cadre en matière de mobilité sur une période de cinq ans et demi à partir de son adoption définitive, prévue pour l'été 2025.

Le PLM, qui succède au PLD de l'agglomération, comporte sept axes thématiques et cinq « objets » territoriaux. Les sept axes sont (PLM, évaluation environnementale, p. 9) :

- 1) « accompagner le changement de comportement ;
- 2) une agglomération au cœur des mobilités régionales : connectée et accessible à 360° ;
- 3) placer le piéton au cœur des politiques de mobilité ;
- 4) conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo ;
- 5) poursuivre le développement du réseau de bus et son intermodalité ;
- 6) mieux partager la voirie urbaine en organisant et rationalisant l'usage de la voiture individuelle ;
- 7) soutenir une activité logistique performante et durable ».

Chaque axe est assorti de plusieurs « actions » et chaque action de plusieurs « mesures » : on dénombre 29 actions et 105 mesures au total (*ibid*).

Les cinq objets territoriaux, qui sont des initiatives « *nécessitant un travail en mode projet* » (*ibid*) sont :

- 1) les gares, leurs intermodalités et leurs cadres de vie ;
- 2) l'hôpital de Pontoise ;

³ La loi d'orientation des mobilités a rendu obligatoire en Île-de-France l'élaboration de plans locaux de mobilité (PLM) à compter de janvier 2021 pour la Ville de Paris et les EPCI, à l'exception des communautés de communes.

⁵ [Avis n° MRAe APPIF-2024-133 du 27/11/2024 sur le projet de plan des mobilités de la région d'Île-de-France.](#)

- 3) les parcs d'activités de Saint-Ouen-l'Aumône ;
- 4) le cœur d'agglomération ;
- 5) le bassin de l'Hautil.⁶

Différents partenaires ont été associés à la démarche d'élaboration du plan, notamment les 13 communes de la CACP, des associations, l'Assemblée citoyenne de l'agglomération, les services de l'État, le conseil départemental du Val-d'Oise et Île-de-France Mobilités (PLM, p. 2).

Le projet de PLM sur lequel porte le présent avis a été arrêté par délibération du conseil communautaire du 17 décembre 2024.

Un examen au cas par cas en application des dispositions de l'article R. 122-17 du code de l'environnement a conclu que le plan local de mobilité de la CACP nécessitait une évaluation environnementale (décision n° MRAe AKIF-2025-001 en date du 7 janvier 2025).

1.2. Le territoire de la CACP et ses mobilités

Cergy-Pontoise est une des cinq anciennes « villes nouvelles » franciliennes et a été aménagée à partir des années 1970 autour des communes de Cergy et de Pontoise, situées dans le Val-d'Oise à respectivement 28 km et 25 km au nord-ouest de Paris.⁶ La création de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP) en 2004 a accompagné la disparition de ce statut.

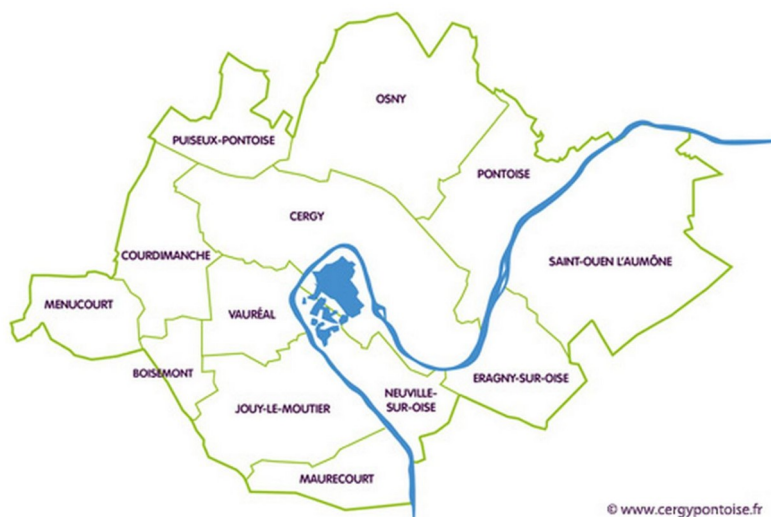


Figure 1: Carte de l'agglomération (site web de la CACP)

La CACP s'étend sur 84 km², sur les bords de l'Oise au centre, le plateau de l'Hautil à l'ouest et l'orée du Vexin français au nord ; sa population s'élève à 214 000 habitants, (44 292 en 1968)⁷. Les 13 communes de la CACP sont Boisemont, Cergy, Courdimanche, Éragny, Jouy-le-Moutier, Menucourt, Neuville-sur-Oise, Osny, Pontoise, Puiseux-Pontoise, Saint-Ouen-l'Aumône et Vauréal dans le Val d'Oise et Maurecourt dans les Yvelines. Les villes de Cergy, de Pontoise et de Saint-Ouen-l'Aumône concentrent à elles seules 58 % de la population (PLM, p. 11).

Pour le transport en commun de voyageurs, l'agglomération est desservie par les lignes

A et C du RER, qui relient les trois communes les plus peuplées - Cergy, Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône - à Paris (via Nanterre et la Défense dans le cas du RER A), ainsi que par les lignes H (qui utilise la même infrastructure que la ligne C du RER), J et L (même infrastructure que la ligne A du RER) du Transilien. On dénombre 12 gares SNCF sur le territoire de la CACP⁹. Le territoire compte aussi huit gares routières, et de nombreuses lignes de bus : 22 urbaines et 31 lignes interurbaines et Noctilien (PLM, p. 24). Malgré ce réseau de transports en commun relativement dense, certaines zones situées en périphérie de l'agglomération, notamment sur ses parties nord et ouest, sont mal desservies. En outre, l'offre en bus est moins importante à partir de 20 h et le week-end, et certaines lignes de trains/RER (Transilien H et L ; RER A) souffrent d'une fréquence trop faible, même en heure de pointe (PLM, p. 27).

⁶ PLM, p. 9.

⁶ Wikipedia.

⁷ https://fr.wikipedia.org/wiki/Communauté_d'agglomération_de_Cergy-Pontoise | population : Insee, 2021.

⁹ Cinq gares à Saint-Ouen-l'Aumône, trois gares à Cergy et une gare dans chacune des villes suivantes : Pontoise, Osny, Éragny et Neuville-sur-Oise.

Le réseau viaire du territoire est dense et inclut un réseau magistral composé de la RN 184 (la Francilienne) et de l'A15, qui devient la route nationale (RN) 14 au nord de l'échangeur A15/route départementale (RD) 915.

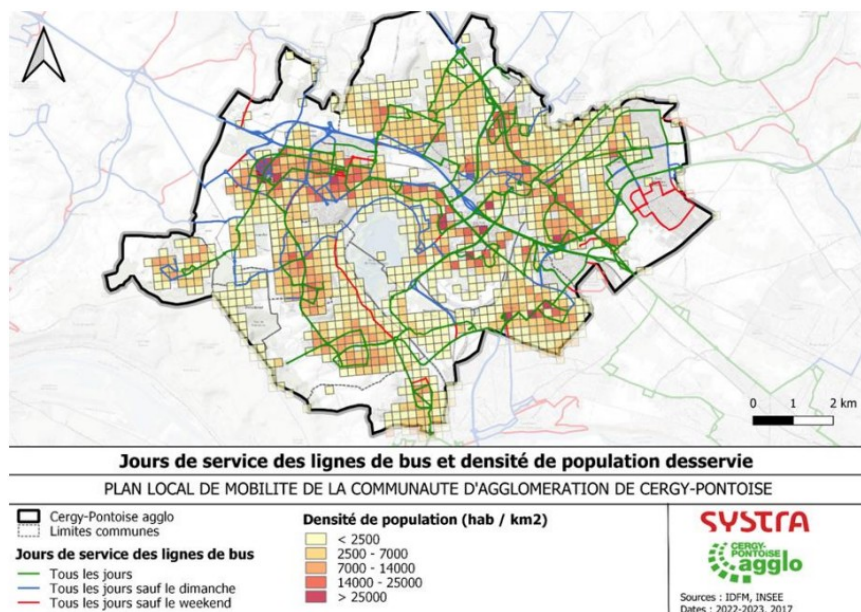


Figure 2 : Jours de service des lignes de bus et densité de population desservie (PLM, p. 27)

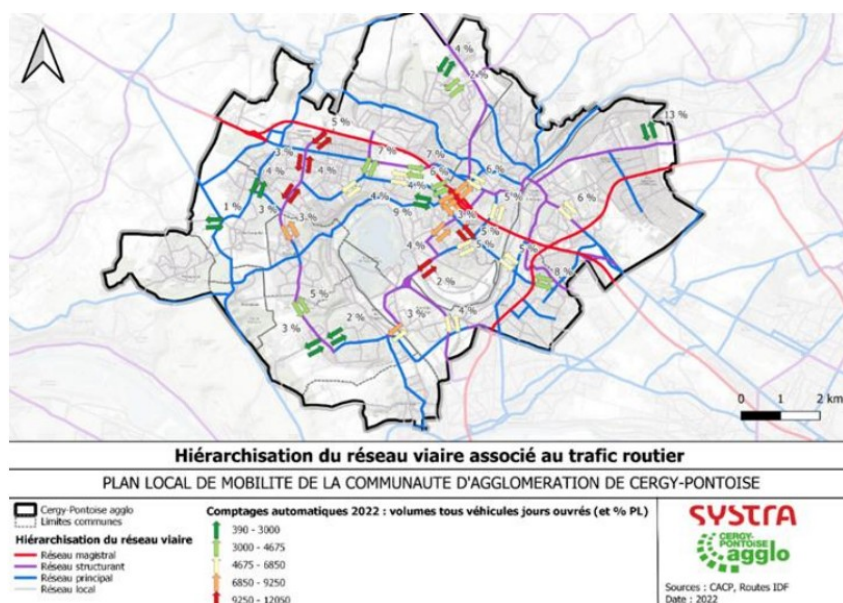


Figure 3 : Réseau viaire de la CACP avec hiérarchisation et comptages du trafic sur certains axes (PLM, p. 32)

■ Mobilité des personnes

Les parts modales du vélo et de la marche mentionnées sont très basses par rapport à celles des autres modes (voiture, transport en commun...). En effet, le dossier indique (EE, p. 42) 1 % pour les déplacements à vélo en 2019 et 5 % pour la marche, alors que l'enquête globale « transport H2020¹⁰ » (Observatoire de la mobilité en Île-de-France / Ile-de-France Mobilité) les chiffrent ainsi pour le Val d'Oise, à respectivement 1 % et 35 %. Cet écart pourrait provenir d'un champ d'analyse réduit à la seule mobilité domicile-travail, mais tel n'est pas ce qui ressort de la rédaction du PLM (EE, p 40), En conséquence, les sources des données et parts relatives des déplacements selon les modes et motifs sont à préciser.

¹⁰ Horizon 2020

Seuls trois des 13 plans locaux d'urbanisme de la CACP incluent des mesures pour favoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite¹¹ et 134 arrêts de bus de la CACP (sur un total de 600) ne sont pas encore mis en accessibilité (PLM, p. 20). Quant aux aménagements cyclables, le réseau bénéficie d'un linéaire de 199 km. Par rapport à la population, le nombre de kilomètres aménagés est assez faible à Éragny (7,5 km), Vauréal (11 km) et Pontoise (21 km)¹².

En termes de flux domicile-travail, le diagnostic révèle que 42 % des habitants actifs du territoire y travaillent, tandis que 59 % des habitants qui travaillent hors la CACP vont à Paris et sur les territoires de la métropole du Grand Paris (PLM, p. 13). Quant aux flux entrants à Cergy-Pontoise, les salarié.e.s « *proviennent d'une part de Paris mais principalement des communes limitrophes à la CACP et au-delà du territoire, du nord et à l'ouest, du Vexin et des régions limitrophes* » (PLM, p. 15).

La population communautaire a augmenté de 10 % sur la période 2009-20, avec des taux de croissance démographique particulièrement importants à Neuville-sur-Oise (+ 29,5 % sur la même période), Puiseux-Pontoise (+ 20,7 %) et Cergy (+ 18,4 %).¹³ Le PLM évoque une hausse de population de 20 000 habitants d'ici 2028, et la construction de 7 800 logements, dont les trois quarts sont prévus à Cergy. Cette hausse devrait entraîner selon le PLM 80 000 déplacements quotidiens supplémentaires¹⁴. Pourtant, les effets de la progression démographique en cours sur les besoins en termes de mobilité n'ont été examinés nulle part dans le dossier, ce qui constitue une lacune.

(1) L'Autorité environnementale recommande :

- d'établir les parts modales pour l'ensemble des déplacements, sans se limiter aux seuls déplacements entre le domicile et le travail et en précisant la ventilation selon le motif de déplacement ;
- d'inclure dans le diagnostic territorial une analyse des effets de la hausse démographique prévue sur les futurs besoins en termes de mobilité à l'échelle de l'agglomération.

■ Fret

S'agissant du transport de marchandises, l'état des lieux est très laconique, avec des développements en nombre et en teneur très réduits au regard des enjeux. Ainsi, l'intermodalité et le volet ferroviaire sont exclusivement consacrés au transport de personnes (EE, pages 18-19-93, idem PLM pages 26-128), La partie relative à la logistique (EE, pages 20 et 100, PLM pages 197 et suivantes) aborde la problématique des transports par poids lourds et la dimension régionale, voire inter-régionale, mais de manière très succincte,

(2) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer un volet relatif au transport de marchandises en détaillant, notamment, les données du diagnostic et celles de l'ambition portée, tant pour la partie routière que pour les autres modes de transport, en complément des éléments figurant au titre de l'axe relatif à la logistique.

1.3. Modalités d'association du public en amont du projet

Les deux actions menées dans ce domaine et mentionnées dans le dossier étaient l'organisation d'une enquête auprès des habitants au sujet de leurs pratiques et attentes en matière de mobilité (octobre – novembre 2023 ; 1 220 réponses) et la tenue d'une série de réunions avec 13 membres de l'assemblée citoyenne de l'agglomération (mars – mai 2024) pour esquisser des propositions pour le PLM (cf. EE, pp. 57-68, qui rapporte la synthèse de l'avis consultatif de l'assemblée en date du 12 juin 2024).

Ces exercices se sont avérés utiles – par exemple, l'enquête a démontré la forte dépendance des habitants à l'égard de la voiture pour les déplacements domicile-travail¹⁵ et l'assemblée citoyenne s'est focalisée sur l'expé-

11 Il s'agit des PLU d'Osny, de Courdimanche et de Pontoise (PLM, p. 20).

12 Cf. www.amenagements-cyclables.fr | recherche effectuée pour « Île-de-France », puis « CA de Cergy-Pontoise ».

13 PLM, p. 12.

14 PLM, p. 8.

rience quotidienne des usagers des transports en commun¹⁶ - malgré le fait que l'assemblée n'a pas pu examiner tous les axes du PLM, ni tous les objets territoriaux.¹⁷

En revanche, l'évaluation environnementale ne fait pas mention d'une consultation plus large du public sur le contenu du PLM. Il aurait été utile de le solliciter pour avis sur le plan en 2024, dès qu'une première version était disponible.

Toutes les actions évoquées portent sur le transport de voyageurs. Le transport des marchandises ne semble pas avoir fait l'objet d'une consultation en amont de l'élaboration du PLM, ce qui constitue une lacune à laquelle il conviendra de remédier.

(3) L'Autorité environnementale recommande de mettre en place une consultation spécifique relative au transport de marchandises pour en intégrer les enjeux dans le plan local de mobilité.

1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre ;
- l'impact sanitaire et environnemental de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores.

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

2.1. Le dossier du projet de plan local de mobilité

Le dossier est composé du PLM (268 pages) et de son évaluation environnementale (231 pages), qui contient aussi un bilan de l'ancien PLD.

■ Bilan du plan local des déplacements

Ce bilan (EE, pp. 34-39) analyse le taux de réalisation des mesures figurant dans l'ancien PLD (fin 2016 – 2023). Ce taux varie de 29 % pour les mesures de l'axe 1 (« Partage de la voirie et sécurité routière ») à 54 % pour les mesures de l'axe 5 (« Écomobilité, management de la mobilité et accompagnement des initiatives locales »). Les dépenses totales sur les mesures entreprises ne sont pas présentées (tous maîtres d'ouvrage confondus) et il manque une analyse approfondie des obstacles à l'accomplissement des nombreux objectifs. Les conclusions restent trop générales (« mesures peu contextualisées et peu spécifiques aux territoires » ou « partenariats à clarifier » ou encore « volet voirie à reprioriser »¹⁸) et elles n'examinent pas les solutions aux problèmes rencontrés lors de la mise en œuvre du PLD, ce qui laisse présager que les mêmes difficultés réapparaîtront aussi sur la période 2025-2030.

Deux sujets récurrents sont l'absence d'appropriation par les communes de la CACP des actions et mesures sur la mobilité¹⁹ et la confusion quant aux responsabilités liées aux projets de réaménagement de voirie, qui résulte

15 Un répondant sur deux se rendait quotidiennement sur son lieu de travail en voiture (EE, p. 60).

16 Les participants ont évoqué comme sujets-clés la sécurité dans les transports, l'hygiène des espaces publics dans/aux alentours des gares, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), le confort (phénomène des îlots de chaleur urbains) et la fréquence, l'amplitude horaire et la fiabilité des services de RER, Transilien et bus. (Cf. EE, pp. 64-68.)

17 Synthèse de l'avis sur le PLM – Assemblée citoyenne CACP, p. 2.

18 EE, pp. 37 et 39.

19 En effet, selon le bilan, parmi tous les acteurs la CACP et IDFM affichaient les meilleures performances en termes de mise en œuvre des mesures dont ils avaient la responsabilité du pilotage (EE, p. 37).

de la multitude de gestionnaires dans ce domaine (communes, CACP, Département, État). Sur le premier sujet, le bilan montre que quatre communes (Pontoise, Osny, Éragny et Cergy) avaient un taux d'avancement nul concernant la mise en œuvre des mesures sous leur responsabilité et que parmi les 13 mesures pilotées par les communes, seulement deux étaient à 100 % d'avancement (EE, p. 36).

L'Autorité environnementale constate l'absence dans le bilan d'un examen des évolutions des parts modales sur l'ensemble de la période du PLD. Cela risque de créer l'impression que 2019, année de référence pour le calcul des parts modales dans le PLM, constitue le point de départ pour toute évaluation d'une progression positive dans l'utilisation de modes de déplacement alternatifs aux véhicules motorisés, gommant les éventuelles progressions de la période antérieure qui pourraient alors être comprises dans la progression issue, postérieurement, du PLM,.

(4) L'Autorité environnementale recommande :

- d'approfondir l'analyse des obstacles à la mise en œuvre du PLD et ajuster la stratégie du PLM afin de tenter de résoudre les difficultés rencontrées précédemment (notamment le manque d'appropriation du plan par les communes) ;
- de présenter l'évolution des parts modales et du nombre de déplacements par jour et par mode sur la période 2016-19.

■ Le plan local de mobilité

Le document contient un « diagnostic mobilité » (partie II), une description des axes, actions, mesures et objets territoriaux (partie III, la partie centrale : 178 pages), une synthèse des actions et mesures par pilote et par « responsable de la mise en œuvre » (partie IV), et un volet dédié principalement au suivi de la mise en œuvre du plan (partie VI).

Le diagnostic n'appelle pas de remarques particulières (à part celle sur la prise en compte de l'évolution de la population – cf. section 1.2) car il est globalement de bonne qualité et traite les enjeux principaux de mobilité sur le territoire à l'aide de plusieurs cartes.

S'agissant des sept axes et des actions et mesures associées à chacun, l'Autorité environnementale observe que les thèmes abordés par axe couvrent à peu près l'ensemble des sujets de mobilité évoqués dans l'article L 1214-2 du code des transports (stationnement, transport de marchandises, transports en commun, vélo, marche, covoiturage, sécurité routière, véhicules électriques, baisse du trafic automobile, etc.). Cependant, elle note que l'approche est lacunaire ou perfectible pour les raisons suivantes :

- seulement 21 % des mesures sont budgétées (22 sur 105 mesures), ce qui risque de nuire à l'efficacité du PLM.²⁰
- 57 % des mesures dépendront d'un pilotage par la CACP (60 sur 105 mesures), ce qui semble une proportion élevée au regard de l'affirmation du plan selon laquelle celui-ci est un « *document multi-partenarial* » avec un plan d'action « *co-construit* » (PLM, p. 37). Les communes seront responsables de la mise en œuvre de neuf mesures uniquement (dix, si on compte la mesure 6.5.3 qu'elles doivent co-piloter avec la CACP : « *Informer les particuliers et les entreprises pour le développement de la recharge privée [de véhicules électriques]* »). Elles seront par conséquent pilotes pour moins de mesures que lors du PLD. Les autres pilotes recensés dans le PLM sont Île-de-France Mobilités (IdFM ; 24 mesures), la Dirif (trois mesures), la Région (deux mesures), ainsi que les structures suivantes, qui piloteront chacune une seule mesure : le Département, l'office de tourisme, CY Campus, l'opérateur bus Lacroix Savac, la SNCF et la Région Hauts-de-France.
- L'axe 3 sur la marche, l'action 6.6 sur le covoiturage et l'axe 7 sur la logistique sont insuffisamment développés.

20 De plus, pour sept des 22 mesures budgétées, le budget est inférieur à 20 000 €. Parmi les actions et/ou mesures où le budget n'est pas renseigné, on peut citer à titre d'exemple l'action 4.2, « Résorber les coupures urbaines [pour cyclistes] » (aucune des cinq mesures citées ne contient un budget), la mesure 4.4.8, « améliorer la signalétique cyclable » et la mesure 6.5.1, « bornes de recharge électrique dans les parkings relais et les ERP intercommunaux ».

- Très souvent, le calendrier de mise en œuvre des mesures n'est pas différencié entre les mesures : plus de la moitié des actions (16 sur 29) contiennent un calendrier non-différencié par mesure, ce qui suggère que le maître d'ouvrage n'a pas réfléchi à la manière dont ces activités se dérouleront dans le temps, sur la période 2025-2030.
- Un certain nombre des projets/programmes existaient déjà à l'époque du PLD (par exemple, le programme Moby sur l'écomobilité scolaire, les plans de mobilités inter-employeurs (PMIE), le schéma directeur cyclable, l'aménagement de sas vélo et de panneaux « *cédez-le-passage cycliste au feu rouge* » aux carrefours), alors il serait légitime de demander quelle sera la valeur ajoutée du PLM, en tout cas pour toutes ces mesures reconduites.
- Certaines mesures auraient pu être réalisées au stade du diagnostic du PLM au lieu de figurer comme un objectif du plan. C'est le cas pour la mesure 6.1.1, « *Suivre l'offre et l'usage du stationnement* » et tout particulièrement pour la modalité suivante : « *Dresser un inventaire de l'offre de stationnement public sur voirie, en ouvrage et d'accès public hors voirie* ».
- Un grand nombre de mesures prévoient uniquement de réaliser des études, d'élaborer un plan d'action ou de créer un groupe technique.²¹ Même si ce type d'action est souvent pertinent, l'Autorité environnementale émet un doute sur la nécessité de les considérer comme des mesures ; il aurait été plus simple de les regrouper au début de chaque axe ou action en les présentant comme des moyens pour atteindre les objectifs de l'axe ou l'action concerné. Cela permettrait de réduire le nombre total de mesures en ciblant les projets composés d'actions ou d'aménagements concrets.
- Plusieurs mesures sont importantes, mais ne sont pas assez spécifiques, telles que la mesure 4.4.2 sur le développement du service cergypontois de location des vélos en libre service, appelé VéLO2 (les objectifs de cette mesure ne sont pas mentionnés), et la mesure 6.4.3 sur la cyclologistique (le partenariat avec ColisActiv' est cité, mais l'objectif du nombre de colis distribués s'applique seulement à la période 2021-2024). Plus rarement, on trouve dans le PLM des mesures qui sont de l'ordre régional et pas spécifiques à l'agglomération.²²

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- limiter les mesures du plan à celles prévoyant des actions ou aménagements concrets (en présentant ailleurs les études et modalités préalables), ce qui permettra de faciliter le suivi de chaque axe ;
- clarifier le budget prévisionnel pour la mise en œuvre de chaque axe (budget pluriannuel / multi-partenaires) avant l'approbation finale du plan ;
- proposer un calendrier plus détaillé et abouti, par exemple pour chaque axe, regroupant l'ensemble des actions et mesures prévues et les délais de mise en œuvre.

S'agissant des cinq « objets » territoriaux, ces initiatives de nature transversale, impliquant simultanément différents maîtres d'ouvrage, sont bienvenues puisqu'elles abordent des sujets essentiels pour la mobilité à l'échelle de l'agglomération qui ne peuvent pas être traités facilement dans le cadre d'un seul axe (accès à l'hôpital de Pontoise, les pôles gare, les parcs d'activités de Saint-Ouen-l'Aumône, etc.). Cependant, il manque des détails pour chaque initiative - les actions se limitent souvent à l'élaboration d'un diagnostic ou d'une feuille de route - et à la différence des axes/actions/mesures, les partenariats pour la phase de mise en œuvre ne sont pas présentés.

(6) L'Autorité environnementale recommande de compléter la démarche des cinq objets territoriaux par une présentation plus exhaustive des mesures envisagées et par l'identification des pilotes de ces mesures.

L'Autorité environnementale estime aussi que le PLM aurait pu être plus ambitieux concernant les objectifs de report modal à l'horizon 2030. Ces objectifs sont présentés dans la figure ci-après.

21 Cf. les mesures 3.2.3, 6.4.1, 6.4.2, 6.8.1 et 7.1.3.

22 Cf. les mesures « régionales » 2.5.1, 6.6.1 et 7.1.1.

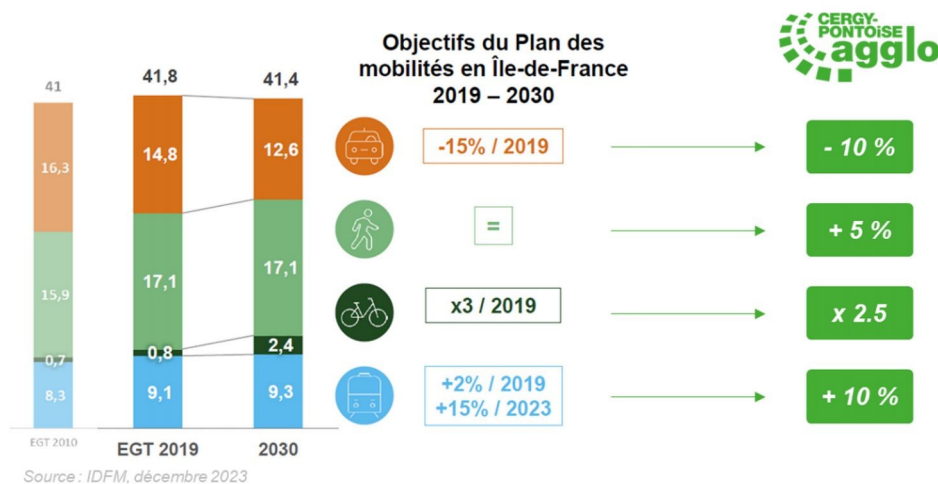


Tableau 3 : Part modale objectif en 2030 (Source : Insee et CACP)

Mode de déplacement	Part modale CACP en 2019 (%)	Objectifs de tendance 2030	Part modale objectif en 2030 (%)
Voiture	52,56	-10%	47,30
Transport en commun	37,38	+10%	41,12
Deux roues motorisés	1,18		1,18
Vélo	1,08	x2,5	2,70
Marche	4,99	+5%	5,24
Pas de déplacement	2,81		2,81

Figure 4 : PLM de la CACP : objectifs de parts modales à l'horizon 2030, comparés à ceux du PDMIF (EE, p. 42).

NB. les chiffres du graphique en haut à gauche correspondent au nombre de déplacements par jour en millions pour chaque mode.

Comme indiqué plus haut, les parts modales sont incohérentes entre les chiffres régionaux (plus de 40% pour la marche) et ceux de l'agglomération (5 %), du fait de définitions différentes (ensemble des déplacements, ou seuls déplacements domicile-travail)

Le PLM envisage notamment (PLM, p. 8) :

- « Une baisse de 10 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.
- L'augmentation de la fréquentation des transports collectifs de 10 %.
- La mise en place d'un plan marche avec une hausse de la part modale de +5 % pour les piétons.
- Une multiplication par 2,5 de la part des déplacements à vélo d'ici 2030.
- Une part de véhicules électriques en augmentation de 20 % dans le parc automobile.»

De telles augmentations pour les modes de déplacement moins émetteurs en CO₂ seraient une avancée pour la santé et l'environnement sur le territoire. Néanmoins, la façon dont la comparaison avec les objectifs de parts modales du PDMIF est présentée est source de confusion, car les augmentations ne partent pas de la même base dans les deux cas. Le biais de lecture aurait pu être évité si le nombre de déplacements en millions par jour et les parts modales, tous motifs de déplacement confondus, avaient été présentés pour la CACP (2019 et 2030). En effet, et selon les chiffres figurant dans l'évaluation environnementale, l'utilisation de la voiture serait beaucoup plus importante à Cergy-Pontoise que la moyenne régionale (part modale de 53 % en 2019 versus 35 %), ce qui serait également le cas pour les transports en commun (37 % versus 22 %). En revanche, les parts modales du vélo et de la marche en 2019 resteraient en deçà de celles observées à l'échelle de l'Île-de-France.

La différence la plus frappante concernerait la marche : 5 % pour la CACP, comparés à 41 % pour la région²³. Néanmoins, cf. supra 1.2. « Mobilité des personnes » et recommandation (1)), l'Autorité environnementale invite à questionner le périmètre retenu et les comparaisons qui peuvent s'en déduire pour apprécier les parts relatives des déplacements selon les modes et motifs.

Quant aux objectifs de parts modales d'ici 2030, le PDMIF vise à atteindre des parts modales très différentes de celles de l'agglomération : de 6 % pour le vélo (CACP : 3%), de 41 % pour la marche (5 %), de 22 % pour les transports collectifs (41 %) et de 30 % pour les « modes individuels motorisés » (47 %).²⁴

Le biais de lecture aurait pu être évité si le nombre de déplacements en millions par jour (2019 et 2030) avait été présenté pour la CACP et, inversement, si les parts modales (2019 et 2030) avaient été présentées pour la région.

Le pétitionnaire s'étant fondé sur des valeurs de parts modales manifestement centrées sur les seuls déplacements entre le domicile et le travail (qui sont donc reronnées pour l'ensemble des déplacements), les objectifs d'évolution affichés ne sont pas univoques. En termes d'évolution relative, ces objectifs sont cohérents avec ceux du plan régional de mobilité ; s'il s'agissait de valeurs absolues de parts modales, elles constitueraient des évolutions en contradiction directe avec l'objectif affiché d'augmentation des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. Au vu de cette dépendance trop importante à la voiture à Cergy-Pontoise et des parts modales faibles constatées pour la marche et le vélo, il aurait été utile de rehausser le niveau d'ambition dans le PLM relatif à ces modes. On ne retrouve ni dans le PLM, ni son évaluation environnementale une explication des raisons de ce choix de parts modales futures très modestes (alors que reposant déjà sur des hypothèses tronquées), notamment pour le vélo et la marche. Ce choix semble être même contradictoire avec les objectifs et projets ambitieux annoncés dans les axes 3 et 4 du PLM, qui concernent les modes actifs.

(1) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter la présentation des parts modales, tous motifs de déplacement confondus et du nombre de déplacements quotidiens par mode en 2019 et 2030, pour la CACP ainsi que la Région ;
- reconsidérer l'objectif du PLM relatif aux parts modales à l'horizon 2030 de la voiture individuelle et des modes actifs, afin de rendre le plan cohérent avec les objectifs (plus ambitieux) du PDMIF et de la stratégie nationale en matière de décarbonation des transports.

Le PLM prévoit un suivi de la mise en œuvre des mesures et il établit à cette fin des indicateurs de suivi pour chaque mesure annoncée dans le plan.²⁵ La CACP s'engage aussi à organiser des réunions de suivi annuelles avec chaque pilote et à réaliser un bilan annuel (PLM, p. 256). Le PLM mentionne le projet de création d'un observatoire des mobilités pour mesurer le progrès vers les objectifs du plan, mais n'indique pas un budget pour ce projet (PLM, p. 251). Il semble nécessaire de clarifier ce point afin de s'assurer du bon déroulement du processus d'évaluation du plan tout au long de la période concernée et de préciser les conditions dans lesquelles le public pourra avoir accès aux données.

(7) L'Autorité environnementale recommande de préciser le rôle, le nombre de personnels (en équivalent temps plein) et le budget pour la structure de la CACP chargée du suivi de la mise en œuvre du PLM qui est l'observatoire des mobilités, ainsi que les conditions de communication au public des données.

2.2. L'analyse des incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine

L'évaluation environnementale du PLM est composée de trois parties centrales (EE, pp. 110 – 209) :

²³ EE, p. 42, et PDMIF, Synthèse, p. 14.

²⁴ PDMIF, Synthèse, p. 14.

²⁵ Voir partie III du PLM. On retrouve typiquement entre un et trois indicateurs par mesure.

- un état initial traitant les thématiques suivantes : la ressource en eau, les risques naturels, le milieu naturel, le paysage et le patrimoine, les risques technologiques et les sites et sols pollués, et le cadre de vie (qualité de l'air, exposition au bruit, émissions de gaz à effet de serre (GES) et consommation d'énergie) ;
- une description des incidences sur l'environnement et la santé par action ou par objet territorial ;
- une présentation des « incidences négatives potentielles » par thématique²⁶ et des mesures « éviter, réduire, compenser » (ERC) associées.

Tableau 38 : Effets attendus sur l'environnement et la santé humaine des actions et mesures de objets territoriaux

Objet territorial	Orientation	Actions	Effets attendus
Cœur d'agglomération	Améliorer et fluidifier l'accessibilité pour mieux s'orienter dans le cœur d'agglomération	Diagnostic de la mobilité tous modes sur le Cœur d'agglomération Définition d'un plan d'actions pour répondre aux enjeux	Ces mesures permettent de rendre les transports en commun plus attractifs, et d'améliorer la sécurité et la lisibilité du secteur et des usages pourra favoriser les modes actifs (notamment la nuit) et donc encourager une mobilité décarbonée. Cela aura donc pour effet : ⇒ La diminution des émissions de GES , des consommations énergétique (notamment énergie fossile), des nuisances sonores , des risques de pollution accidentelle , des risques de collision avec la faune ; ⇒ L'amélioration de la qualité de l'air . En conséquence, cela aura des effets positifs directs et indirects permanents sur la lutte contre le changement climatique et la santé humaine .
	Améliorer la lisibilité du secteur pour conforter ses atouts et identifier les usages	Des axes de renouvellement identifiés dans le cadre de la ZAC Grand Centre présents sur le secteur du Cœur d'agglomération	

Figure 5: Exemple d' "effets attendus" standard : l'objet territorial "Cœur d'agglomération" (EE, p. 198).

La section sur les incidences par action ou objet territorial souffre d'un manque de précision sur les incidences spécifiques à chaque action/objet, en miroir de l'absence de détails dans le plan lui-même concernant les secteurs de travaux et les impacts des mesures à l'échelle communale.

Les « effets attendus » (cf. l'exemple dans la figure 6 ci-dessus) sont presque identiques d'une action à l'autre et sont généralement évalués comme positifs. Lorsqu'un effet négatif est mentionné, il est lié aux impacts (temporaires ou permanents) des travaux prévus. Le même texte est reproduit chaque fois. On peut donner l'exemple des actions 2.2 à 2.6, qui incluent certains projets de mobilité structurants à l'échelle de l'agglomération (renforcement de l'offre du RER A sur la branche de Cergy ; ligne de bus express vers l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ; phase 3 de la ligne du tramway T13 ; aménagement d'un échangeur sur l'A15 au niveau des boulevards de l'Hautil et de Verdun) : « [Les travaux] engendreront des effets négatifs directs temporaires faibles sur l'environnement (dégradation locale de la qualité de l'air, augmentation temporaire des émissions de GES) et potentiellement permanents (dérangement de la biodiversité, dégradation du paysage). Ainsi, tout nouvel aménagement devra se faire dans le respect du paysage, du patrimoine, de la trame verte et bleue et des sensibilités environnementales de façon globale. Les études environnementales adéquates devront accompagner les nouveaux aménagements, permettant de prescrire les mesures ERC adaptées. » (EE, pp. 187-8.)

La section sur les incidences résume les effets négatifs du plan selon les thématiques présentées dans l'état initial et indique aussi les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser (ERC) ces effets. Cependant, l'Autorité environnementale note que, comme pour l'analyse par action, le manque de détails « territorialisés » (relatifs aux actions et mesures du PLM) empêche une identification de mesures ciblées. Les engagements pris sont d'ordre très général et se limitent en outre principalement à des mesures de réduction. Par exemple, pour protéger la ressource en eau durant la phase chantier (pour les aménagements de voirie), la CACP indique que « Les mesures nécessaires devront être prises pour éviter toute pollution des eaux : assainissement temporaire (filtre à paille, à cailloux...) ; maintenance et vidange des engins sur des plateformes étanches ; stockage des substances polluantes (huiles, carburants...) sur des plateformes étanches. » (EE, p. 201). En ce qui concerne les impacts sur les milieux naturels, huit mesures de réduction typiques sont listées, ainsi que les deux mesures d'évitement suivantes : la réalisation de diagnostics écologiques afin d'éviter des zones sensibles et le respect de la trame verte et bleue (EE, p. 202). Cependant, puisqu'on ignore la localisation et les détails des projets, on ne peut pas déterminer la pertinence de ces mesures, ni être sûr de leur bonne mise en application à l'avenir.

26 Les thématiques de l'état initial.

(8) L'Autorité environnementale recommande de fournir des analyses territorialisées permettant de comprendre les incidences du PLM sur les milieux naturels, la ressource en eau, la santé et le cadre de vie des habitants, etc. et indiquer par la suite les mesures ERC nécessaires, a minima pour les projets de mobilité structurants sur le territoire et dont la réalisation est prévue sur la période 2025-2030.

2.3. Articulation avec les documents de planification existants

Le dossier (EE, pp. 45-53) examine l'articulation du PLM avec les documents de planification régionaux et communautaires suivants :

- le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif) ;
- le futur schéma directeur de la région Île-de-France – environnemental (Sdrif-e), en attente d'approbation par décret en Conseil d'État ;
- le plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF), successeur au plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) ;²⁷
- le schéma de cohérence territoriale (SCoT) ;
- le plan climat air énergie territorial (PCAET).²⁸

Le dossier déclare que le projet du PLM est compatible avec l'ensemble de ces documents. En ce qui concerne la compatibilité PDMIF/PLM, une comparaison est faite des deux plans pour montrer la cohérence entre les deux, au moins au niveau des titres et du contenu général des actions (EE, p. 48).

2.4. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'évaluation environnementale du PLM ne contient, ni une justification des choix retenus (c'est-à-dire une justification des mesures du plan), ni une analyse des solutions de substitution raisonnable. Il est indiqué simplement (p. 68) : « Dans la mesure où les actions du PLM sont principalement d'ordre stratégique et qu'elles ont des impacts majoritairement positifs sur l'environnement... il n'existe pas réellement de mesures de substitution permettant de répondre aux objectifs du PLM qui présenteraient plus ou moins d'impact que les actions proposées. »

Pour l'Autorité environnementale, cette réponse est trop sommaire et ignore les liens importants entre la nature des politiques publiques en matière de mobilité et leurs conséquences pour la santé et l'environnement. La CACP aurait pu analyser différentes propositions/solutions secteur par secteur pour estimer l'effort nécessaire pour atteindre une baisse ou une hausse de part modale plus importante que celle annoncée dans le plan pour 2030. Par exemple, en ce qui concerne les transports en commun les mesures 5.3.1 et 5.3.2 évoquent la possibilité d'une prise en charge par la CACP des frais de transports en commun pour les jeunes et les seniors vivant dans l'agglomération (PLM, p. 148). Une politique de gratuité pour certaines catégories de la population constitue une solution de substitution qui aurait pu être examinée plus finement, pour comprendre l'impact d'une exonération des frais pour telle ou telle catégorie d'usagers sur la fréquentation des services, mais aussi sur le budget de la CACP. On aurait pu citer d'autres solutions de substitution dans d'autres domaines (politique de stationnement pour véhicules motorisés plus contraignante ; augmentation des budgets des collectivités pour les aménagements cyclables et piétons, etc.).

(9) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables aux actions et mesures retenues dans le plan, en justifiant les choix retenus au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.

²⁷ Le projet de PDMIF a été arrêté par le Conseil régional le 27 mars 2024 et est actuellement en phase d'approbation.

²⁸ Il est à noter que le SCoT va entrer en révision cette année 2025 et devenir un SCoT-AEC (fusion du SCoT et du PCAET).

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

3.1. Consommation énergétique et gaz à effet de serre

Sur la période 2008-19, les émissions de GES et la consommation énergétique au niveau de l'agglomération étaient en baisse malgré une augmentation de 10 % de la population.²⁹ Les émissions de GES pendant cette période sont passées de 1,7 à 1,4 million de teq CO₂. Le secteur du transport restait en 2019 l'émetteur principal avec 472 613 teq CO₂, représentant 34 % du total (EE, pp. 173-4).³⁰

L'enjeu pour le PLM est donc d'assurer que les actions et mesures soient particulièrement ambitieuses quant au développement des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle et au fret routier, qui constituent les deux sources principales d'émissions du secteur.

■ Modes de transports moins émetteurs en CO₂

• Logistique

Le PLM ne prévoit pas de maintenir la totalité des sites logistiques à préserver selon l'orientation réglementaire 118 du Sdrif-e³¹; en effet la mesure 7.1.2 du PLM, « *Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification* » (p. 201), ne retient pas les deux sites d'Épluches (ex-site MGF et site CSS, au bord de l'Oise), pourtant cartographiés comme à préserver sur la carte du Sdrif-e relative à la logistique dans le secteur de Cergy-Pontoise. Selon le PLM, seuls les ports de Pontoise et de Saint-Ouen-l'Aumône seraient maintenus.

La CACP remet en cause la préservation des deux sites d'Épluches au motif suivant : « *[Ils] relèvent d'un projet urbain de la ville, la CACP a formulé une demande pour sortir ces sites du projet du Plan des Mobilités en Île-de-France, par conséquent la CACP ne soutiendra pas le maintien de ces sites* » (ibid).

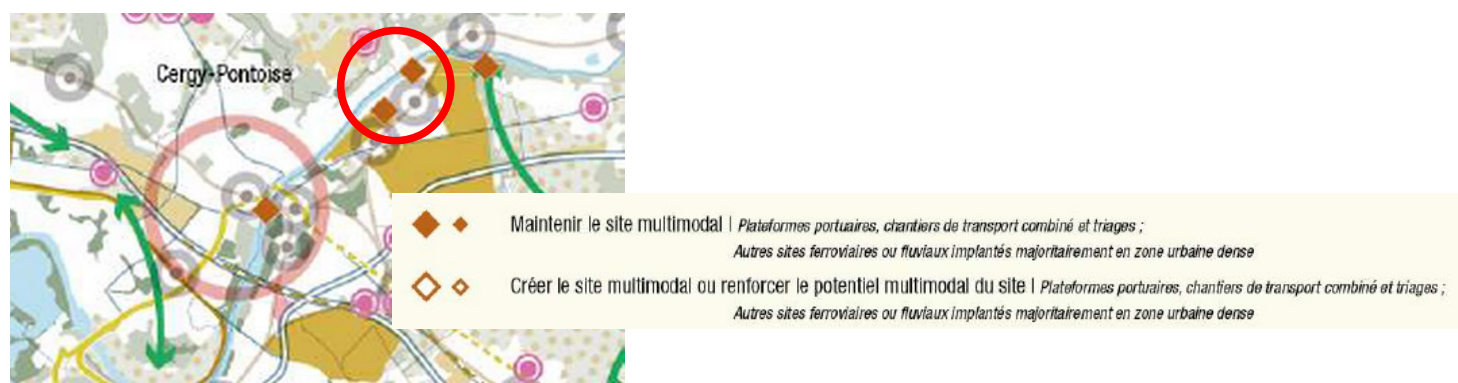


Figure 6: Le Sdrif-e indique quatre sites multimodaux à maintenir sur le territoire de la CACP : les ports de Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône et deux sites au sein du parc d'activités d'Épluches (encerclés ici en rouge). (Extrait de la carte 2 du Sdrif-e)

29 La consommation énergétique de la CACP était 3 475 GWh selon une étude d'Airparif réalisée en 2021 (EE, p. 173), le site Energif Rose indiquant 3424 GWh en 2021 (https://geoweb.institutparisregion.fr/webapps/bilan_energif2024/).

30 L'évaluation environnementale indique (p. 53) que la diminution de GES est « *un résultat essentiellement lié à l'abandon du charbon sur le réseau de chaleur, la modernisation de l'éclairage public et à des évolutions exogènes (...émission [nationale de] CO₂ des énergies en légère baisse due à la diminution des combustibles fossiles et à l'augmentation de la part d'EnR dans le mix énergétique).* »

31 « *Les sites multimodaux existants doivent être maintenus et leur emprise préservée pour ne pas obérer le développement plus durable à venir.* » (orientation réglementaire du Sdrif-e, p. 65). Le PDMIF mentionne aussi la nécessité de maintenir les deux sites du parc d'activités d'Épluches (Projet de PDMIF, p. 326).

Pour l'Autorité environnementale, il apparaît d'un intérêt majeur de maintenir l'ensemble des sites multimodaux identifiés sur le territoire, afin de pouvoir répondre à l'objectif national de décarbonation du transport logistique. Cette préservation doit aussi être garantie au vu du développement des projets MAGEO (mise au gabarit européen de l'Oise) et du Canal Seine Nord Europe, qui vont intensifier le trafic du fret fluvial sur l'Oise.

Le volet « *transport de marchandises* » attendu du PLM (transport routier, ferroviaire et fluvial) est concentré sur la logistique et reste peu développé : l'action 7.1, « *Améliorer la performance de l'armature logistique* » ne fait que cinq pages (pp. 198-202) et les trois mesures identifiées ne sont pas assez détaillées. La CACP indique que ce volet « *sera pris en compte lors de la révision du SCoT* » (PLM, p. 198). Il n'est néanmoins pas précisé si ces apports conserveront la même perspective, focalisée sur la logistique, ou s'élargiront à tout le champ, attendu, du fret dans les différentes modalités de transport.

(10) L'Autorité environnementale recommande de :

- **maintenir les quatre sites multimodaux de logistique identifiés sur le territoire, dont les deux sites du parc d'activités d'Épluches ;**
- **intégrer dès que possible un volet logistique plus complet au PLM (considérant tous les modes de transport des marchandises), en lien avec les objectifs du nouveau SCoT et ceux des documents de planification régionaux.**

- Modes actifs (marche, vélo)

L'axe 3 concerne les actions en faveur des piétons. Cependant, on constate que pour six sur 11 des communes de la CACP qui ont l'obligation d'élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE), soit l'information sur leur PAVE est manquante (Maurecourt et Neuville-sur-Oise), soit les communes n'en disposent pas (Cergy, Jouy-le-Moutier, Vauréal et Pontoise). (Mesure 3.2.2 ; PLM, p. 95.)

S'agissant de la promotion du vélo (axe 4), le PLM se concentre sur le développement du réseau cyclable, en se basant sur les aménagements prévus dans le schéma directeur des mobilités cyclables de l'agglomération (2022 – 2030), ainsi que sur la création de places de stationnement vélo au sein des constructions privées neuves ou rénovées et de consignes vélo autour des équipements publics et des gares. Néanmoins, l'Autorité environnementale regrette que certains aspects de la stratégie vélo restent peu détaillés dans le plan. C'est le cas notamment des objectifs relatifs au stationnement vélo sur voirie. Ici, le PLM ne reprend ni la prescription du PDUIF en vigueur, ni celle de sa mise à jour, plus contraignante, via le projet de PDMIF, relative aux normes de stationnement vélo sur voirie.

La prescription du PDMIF prévoit d'appliquer un ratio de nombre de stationnement vélo par rapport au nombre de places de stationnement automobile sur voirie par zone géographique (cf. figure 8 ci-après).



Figure 7: Nombre de places de stationnement vélo sur voirie par rapport aux places voiture et zone géographique - prescription du PDMIF (PDMIF, p. 211)

Cette prescription n'a pas été reprise et aucun objectif de ratio de stationnement vélo sur voirie n'a été fixé. Il est à noter que le PDUIF, toujours en vigueur, prévoit déjà une prescription similaire (PDUIF, p134).

(11) L'Autorité environnementale recommande de :

- rendre prioritaire l'élaboration d'un plan de mise en accessibilité de la voirie (PAVE), obligatoire pour les communes de plus de 1 000 habitants, dans toutes les communes de la CACP concernées ;
- fixer le ratio de stationnement vélo sur voirie en se référant à la prescription du PDMIF pour chaque zone géographique.

- Covoiturage

L'action 6.6 du PLM concerne le développement du covoiturage et de l'autopartage sur le territoire cergypon-tain (PLM, pp. 183-7). Actuellement, le territoire ne bénéficie que de deux aires de covoiturage, gérées par le Conseil départemental du Val-d'Oise.³² La mesure 6.6.2 envisage la mise en place de trois lignes de covoiturage nouvelles qui relieront Cergy aux trois communes suivantes : Magny-en-Vexin, Franconville et L'Isle-Adam (PLM, 186). Le pilote de cette mesure sera IdFM. Cependant, le PLM n'évoque pas la possibilité que soient mises en place des voies réservées aux véhicules à occupation multiple sur l'A15 malgré le fait que la métropole de Grand Paris est la principale destination/origine des flux de covoiturage vers et depuis l'agglomération (PLM, p. 183).

(12) L'Autorité environnementale recommande de renforcer les mesures en faveur du covoiturage sur le territoire de l'agglomération (création de nouvelles aires et lignes de covoiturage), et de suggérer aux autorités compétentes la création de voies réservées aux véhicules à occupation multiple sur le réseau magistral

3.2. Pollution atmosphérique et nuisances sonores

■ Pollution atmosphérique

Les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules fines (PM10 et PM2,5) sont les plus élevées le long des axes routiers principaux, qui sont l'A15/RN 14 et la RN 184 (EE, p. 145) – voir l'exemple pour les niveaux de NO₂ dans la figure 9. Le dossier indique que les seuils réglementaires pour ces polluants sont respectés à l'échelle du territoire en 2022 mais non les valeurs définies par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) (EE, p. 157). Un scénario tendanciel est présenté pour 2030, prenant en compte la baisse des émissions attendue jusqu'à 2030, qui montre que les nouveaux seuils réglementaires attendus d'ici là (20 µg/m³ pour NO₂ et PM10 et 10 µg/m³ pour PM2,5) seront respectés mais toujours pas les valeurs de l'OMS (10 µg/m³ pour NO₂, 15 µg/m³ pour PM10 et 5 µg/m³ pour PM2,5). Cependant, ce scénario ne tient pas compte des effets des mesures du PLM et d'autres politiques publiques qui seront entreprises localement dans les cinq ans à venir.³²

■ Nuisances sonores

Le dossier indique que la source principale de bruit à Cergy-Pontoise est le bruit routier. Les routes les plus génératrices de nuisances sonores sont l'A15/la RN 14, les routes départementales 14, 92, 915 et 922, ainsi que le boulevard d'Erkrath à Cergy (EE, p. 164).

Le bruit routier est responsable de 82,1% des impacts sanitaires (1 044 années de vie en bonne santé perdues (DALY) chaque année sur le territoire), suivi par le bruit ferré (168 DALY par an, 13,2%) et le bruit aérien (60 DALY par an, 4,7%). Les communes où le plus d'habitants sont exposées au bruit routier dangereux pour la santé sont Cergy, Saint-Ouen-l'Aumône et Éragny.³³ Selon le dossier (EE, p. 163), « Au sein de la CACP, 8 439 personnes (soit 4,1% des habitants) sont exposées à des niveaux de bruit dépassant la valeur limite réglementaire de 68 dB(A) selon l'indicateur Lden. » Quant au respect des valeurs définies par l'OMS au-dessus desquelles

32 Ces aires se trouvent à Cergy (Décathlon) et à Éragny (parking du centre commercial d'Art de Vivre).

32 Cf. p. 153 de l'évaluation environnementale, qui explique que « Les scénarios 2025 et 2030 considérés ici sont des scénarios tendanciels basés sur les hypothèses d'évolution du scénario national dit « avec mesures existantes » (AME 2021, élaboré par le CITEPA) sans prise en compte des actions locales visant à réduire les émissions de polluants atmosphériques. Seules les actions déjà engagées et évaluées au niveau national ou régional sont intégrées jusqu'à fin 2019. »

33 EE, p. 164 et 170.

sont établis des effets néfastes du bruit routier pour la santé, 156 300 personnes (76,3 % des habitants) sont exposées à des niveaux Lden supérieurs à 53 dBA.³⁴ De plus, des équipements publics dont quelques établissements scolaires situés à Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône se trouvent également en « situation potentielle de dépassement » (EE, p. 164).



Figure 8: Bruit routier, journée-soir-nuit (Lden) en dB(A), le long de la RN 184 à Éragny et au droit de la mesure 2.6.2 du PLM (Bruitparif 2022, annotations MRAe)

En dépit d'une exposition au bruit que l'Autorité environnementale juge forte, notamment dans le cas des quatre communes précitées, l'évaluation environnementale ne tente pas d'estimer les effets (positifs ou négatifs) des mesures du PLM sur l'environnement sonore. Si on prend l'exemple de la mesure 2.6.2 (PLM, p. 86), celle-ci envisage la couverture partielle de la RN 184 dans sa traversée d'Éragny - entre les carrefours du boulevard Charles de Gaulle et de l'avenue Jean Jaurès -, le but étant de « fluidifier le trafic routier local et réduire la pollution, de faciliter le franchissement de la RN 184 coupant aujourd'hui la ville...en deux » (ibid). Ce projet, qui sera piloté par le Dirif, aura sans doute des incidences sur les nuisances sonores (et pollution de l'air) à l'échelle des quartiers situés le long de cette RN de catégorie 1.³⁵ Aujourd'hui, le niveau sonore au droit des façades des logements à proximité de cette RN se situe entre Lden 60 et 75 dB(A) et on observe aussi une forte exposition de la population au sud-ouest du tronçon qui sera couvert (rues du Juran et de la Bora) - cf. figure 10.

L'Autorité environnementale considère qu'il aurait été utile de modéliser les impacts de tous les projets de mobilité structurants mentionnés dans le PLM sur les nuisances sonores, afin d'assurer une progression plus rapide vers le respect des valeurs de l'OMS d'ici 2030. Elle rappelle aussi que les projets routiers visant à « fluidifier » le trafic peuvent aussi générer une augmentation de celui-ci.

(13) L'Autorité environnementale recommande, en lien avec la recommandation n° 9, de modéliser les impacts des projets de mobilité structurants, évoqués dans le PLM et dont la réalisation est prévue d'ici 2030, sur le trafic routier, la qualité de l'air et les nuisances sonores, afin d'assurer la protection de la santé des habitants et des usagers des équipements publics dans ces secteurs au regard des valeurs définies par l'OMS.

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

³⁴ L'année des mesures n'est pas mentionnée. Cependant, l'évaluation environnementale présente les cartes stratégiques de bruit de Bruitparif de 2022.

³⁵ Catégorie 1 du classement sonore des infrastructures de transports terrestres du Val-d'Oise.

Pour l'information complète du public, la MR Ae invite l'autorité compétente à joindre au dossier de consultation du public 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 (PLM) de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise envisage de tenir compte de l'avis de la MR Ae, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MR Ae à l'adresse suivante : 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 MR Ae est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Fait à Paris le 12/06/2025

Siégeaient

Éric ALONZO, Isabelle AMAGLIO-TERISSE, Sylvie BANOUN, Denis BONNELLE,
Monica Isabel DIAZ, Ruth MARQUES, Philippe SCHMIT, président.

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande : - d'établir les parts modales pour l'ensemble des déplacements, sans se limiter aux seuls déplacements entre le domicile et le travail et en précisant la ventilation selon le motif de déplacement ; - d'inclure dans le diagnostic territorial une analyse des effets de la hausse démographique prévue sur les futurs besoins en termes de mobilité à l'échelle de l'agglomération..... 9
- (2) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer un volet relatif au transport de marchandises en détaillant, notamment, les données du diagnostic et celles de l'ambition portée, tant pour la partie routière que pour les autres modes de transport, en complément des éléments figurant au titre de l'axe relatif à la logistique.....9
- (3) L'Autorité environnementale recommande de mettre en place une consultation spécifique relative au transport de marchandises pour en intégrer les enjeux dans le plan local de mobilité.....10
- (4) L'Autorité environnementale recommande : - d'approfondir l'analyse des obstacles à la mise en œuvre du PLD et ajuster la stratégie du PLM afin de tenter de résoudre les difficultés rencontrées précédemment (notamment le manque d'appropriation du plan par les communes) ; - de présenter l'évolution des parts modales et du nombre de déplacements par jour et par mode sur la période 2016-19..... 11
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - limiter les mesures du plan à celles prévoyant des actions ou aménagements concrets (en présentant ailleurs les études et modalités préalables), ce qui permettra de faciliter le suivi de chaque axe ; - clarifier le budget prévisionnel pour la mise en œuvre de chaque axe (budget pluriannuel / multi-partenaires) avant l'approbation finale du plan ; - proposer un calendrier plus détaillé et abouti, par exemple pour chaque axe, regroupant l'ensemble des actions et mesures prévues et les délais de mise en œuvre.....12
- (6) L'Autorité environnementale recommande de compléter la démarche des cinq objets territoriaux par une présentation plus exhaustive des mesures envisagées et par l'identification des pilotes de ces mesures.....12
- (1) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter la présentation des parts modales, tous motifs de déplacement confondus et du nombre de déplacements quotidiens par mode en 2019 et 2030, pour la CACP ainsi que la Région ; - reconsidérer l'objectif du PLM relatif aux parts modales à l'horizon 2030 de la voiture individuelle et des modes actifs, afin de rendre le plan cohérent avec les objectifs (plus ambitieux) du PDMIF et de la stratégie nationale en matière de décarbonation des transports..... 14
- (7) L'Autorité environnementale recommande de préciser le rôle, le nombre de personnels (en équivalent temps plein) et le budget pour la structure de la CACP chargée du suivi de la mise en œuvre du PLM qui est l'observatoire des mobilités, ainsi que les conditions de communication au public des données..... 14
- (8) L'Autorité environnementale recommande de fournir des analyses territorialisées permettant de comprendre les incidences du PLM sur les milieux naturels, la ressource en eau, la santé et le cadre

de vie des habitants, etc. et indiquer par la suite les mesures ERC nécessaires, a minima pour les projets de mobilité structurants sur le territoire et dont la réalisation est prévue sur la période 2025-2030.....	16
(9) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables aux actions et mesures retenues dans le plan, en justifiant les choix retenus au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.....	16
(10) L'Autorité environnementale recommande de : - maintenir les quatre sites multimodaux de logistique identifiés sur le territoire, dont les deux sites du parc d'activités d'Épluches ; - intégrer dès que possible un volet logistique plus complet au PLM (considérant tous les modes de transport des marchandises), en lien avec les objectifs du nouveau SCoT et ceux des documents de planification régionaux.....	18
(11) L'Autorité environnementale recommande de : - rendre prioritaire l'élaboration d'un plan de mise en accessibilité de la voirie (PAVE), obligatoire pour les communes de plus de 1 000 habitants, dans toutes les communes de la CACP concernées ; - fixer le ratio de stationnement vélo sur voirie en se référant à la prescription du PDMIF pour chaque zone géographique.....	19
(12) L'Autorité environnementale recommande de renforcer les mesures en faveur du covoiturage sur le territoire de l'agglomération (création de nouvelles aires et lignes de covoiturage), et de suggérer aux autorités compétentes la création de voies réservées aux véhicules à occupation multiple sur le réseau magistral.....	19
(13) L'Autorité environnementale recommande , en lien avec la recommandation n° 9, de modéliser les impacts des projets de mobilité structurants, évoqués dans le PLM et dont la réalisation est prévue d'ici 2030, sur le trafic routier, la qualité de l'air et les nuisances sonores, afin d'assurer la protection de la santé des habitants et des usagers des équipements publics dans ces secteurs au regard des valeurs définies par l'OMS.....	20

