



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré  
sur le projet de plan local de mobilité (PLM)  
de la communauté d'agglomération Melun Val de  
Seine (77)**

**N°MRAe APPIF-2025-123  
du 05/11/2025**

# Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet de plan local de mobilité (PLM) de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine (77) et sur son rapport environnemental, daté du 19 février 2025, qui rend compte de son évaluation environnementale.

Le plan local de mobilité de la communauté d'agglomération de Melun Val de Seine vise à faire évoluer les pratiques de déplacements vers une mobilité plus durable d'ici à 2030. Il contient un diagnostic, un rapport de présentation et un plan d'action qui engage la communauté d'agglomération ainsi que les différents acteurs des mobilités du territoire. Le projet de PLM a été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas par décision n°MRAe DKIF-2025-002 du 15 janvier 2025.

Le territoire de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) se caractérise par un taux de motorisation élevé des ménages (84 %), traduisant une forte dépendance à la voiture individuelle. Dans un contexte de croissance urbaine et sur un espace marqué par la diversité de ses paysages (zones urbaines denses, espaces naturels, agricoles et forestiers), la CAMVS fait face à des enjeux majeurs en matière de mobilité, notamment pour assurer des liaisons adaptées entre des territoires aux formes urbaines contrastées. L'ensemble de ces enjeux porte notamment sur la réduction de l'usage de la voiture individuelle et de sa place dans l'espace public, la diminution du trafic routier, le renforcement de l'attractivité du réseau de bus et du réseau ferré, le développement des modes actifs de déplacements, l'organisation d'un fret et d'une logistique durables ainsi que l'amélioration de l'intermodalité, en particulier autour du pôle d'échanges multimodal de Melun.

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

- la santé humaine, au regard de la qualité de l'air et de l'environnement sonore ;
- les milieux naturels et le cadre de vie ;
- les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre.

Dans son avis, l'Autorité environnementale recommande notamment de compléter et d'actualiser le diagnostic du PLM avec des données récentes, de territorialiser et chiffrer les objectifs, et de clarifier la portée opérationnelle des actions. Elle préconise également de renforcer le dispositif de suivi (aussi bien pour le plan d'action du PLM que pour les mesures ERC définies dans l'évaluation environnementale) en fixant des valeurs de référence et des cibles chiffrées, d'approfondir l'évaluation environnementale en précisant les incidences sur la santé et l'environnement, et d'actualiser l'analyse de compatibilité réglementaire avec le PDMIF.

En outre, l'Autorité environnementale souligne la nécessité d'examiner des scénarios alternatifs, de mieux évaluer les effets du PLM sur la qualité de l'air et le bruit, d'intégrer la biodiversité, les continuités écologiques et la qualité paysagère dans la planification.

Enfin, elle recommande d'établir un bilan carbone précis assurant la cohérence des objectifs du PLM avec les stratégies nationales et régionales de décarbonation.

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

Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Sigles utilisés.....	6
Avis détaillé.....	7
<b>1. Présentation du projet de plan local de mobilité.....</b>	<b>7</b>
1.1. Contexte et présentation du projet de document de planification.....	7
1.2. Le territoire de la CAMVS et ses mobilités.....	8
1.3. Modalités d'association du public en amont du projet de plan local de mobilité.....	9
1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	9
<b>2. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....</b>	<b>10</b>
2.1. Le dossier du projet de plan local de mobilité (PLM).....	10
2.2. L'évaluation environnementale.....	14
2.3. Articulation du PLM avec les documents de planification existants.....	15
2.4. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	16
<b>3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....</b>	<b>16</b>
3.1. La santé humaine.....	17
3.2. Les milieux naturels et le cadre de vie.....	19
3.3. Consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre.....	20
<b>4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....</b>	<b>21</b>
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'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<sup>2</sup> 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 Melun Val de Seine pour rendre un avis sur son plan local de mobilité (PLM), à l'occasion de son élaboration, et sur la base de son rapport environnemental daté du 19 février 2025.

Le plan local de mobilité de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine 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 n°MRAe DKIF-2025-002 du 15 janvier 2025.

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 8 août 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 3 septembre 2025. Sa réponse du 26 septembre 2025 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 5 novembre 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de plan local de mobilité de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine à l'occasion de son élaboration.

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

- 
- 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).

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.

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

<b>CAMVS</b>	Communauté d'agglomération Melun Val de Seine
<b>EGT</b>	Enquête globale transport
<b>EI</b>	Étude d'impact
<b>EPCI</b>	Établissement public de coopération intercommunale
<b>éq. CO<sub>2</sub></b>	Équivalent dioxyde de carbone
<b>ERC</b>	Séquence « éviter – réduire - compenser »
<b>GES</b>	Gaz à effet de serre
<b>IdFM</b>	Île-de-France mobilités
<b>Insee</b>	Institut national de la statistique et des études économiques
<b>IRVE</b>	Infrastructures de recharge de véhicule électrique
<b>Lden</b>	Niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée en donnant un poids plus fort au 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
<b>Ln</b>	<i>Level night</i> , valeur de l'indice de bruit Ln, exprimée en décibels pondérés A (dB(A)) qui représente le niveau moyen annuel d'exposition au bruit en période nocturne
<b>MOS</b>	Mode d'occupation des sols (inventaire numérique de l'occupation du sol réalisé par l'Institut Paris Région et dont la dernière version date de 2021)
<b>O<sub>3</sub></b>	Ozone
<b>OAP</b>	Orientations d'aménagement et de programmation
<b>OMS</b>	Organisation mondiale de la santé
<b>NO<sub>2</sub></b>	Dioxyde d'azote
<b>PADD</b>	Projet d'aménagement et de développement durables
<b>PCAET</b>	Plan climat-air-énergie territorial
<b>PDMIF</b>	Plan des mobilités en Île-de-France
<b>PDU</b>	Plan de déplacement urbain
<b>PDUIF</b>	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
<b>PEM</b>	Pôle d'échange multimodal
<b>PLM</b>	Plan local d'urbanisme
<b>PM<sub>10</sub></b>	Particules fines en suspension dans l'air de diamètre inférieur à 10 micromètres
<b>PM<sub>2,5</sub></b>	Particules fines en suspension dans l'air de diamètre inférieur à 2,5 micromètres
<b>PPA</b>	Plan de protection de l'atmosphère
<b>PPBE</b>	Plan de prévention du bruit dans l'environnement
<b>PPE</b>	Programme pluriannuel de l'énergie
<b>Sdrif</b>	Schéma directeur de la région Île-de-France
<b>SRCE</b>	Schéma régional de cohérence écologique
<b>VIF</b>	Réseau vélo d'Île-de-France
<b>ZAE</b>	Zone d'activité économique

# Avis détaillé

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

### 1.1. Contexte et présentation du projet de document de planification

#### ■ Contexte

Les plans locaux de mobilité (PLM) sont des documents régis par les articles L. 1214-1 à L. 1214-38 du code des transports. Ils se substituent aux plans locaux de déplacements en application de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019<sup>3</sup>. Les plans de mobilités fixent des objectifs et un cadre à la politique de déplacements des personnes et des biens sur un territoire. En Île-de-France, l'organisation des mobilités repose sur deux échelles territoriales : le niveau régional, responsable du plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) et un niveau local, celui des syndicats mixtes, des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et des établissements publics territoriaux (EPT), dans le cas présent la communauté d'agglomération de Melun Val de Seine (CAMVS)<sup>4</sup>, chargée d'élaborer son plan local de mobilité (PLM).

À l'échelle régionale, le nouveau plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF), portant sur la période 2030, se substitue au plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), portant sur la période 2010-2020, en vigueur depuis 2014. Élaboré par Île-de-France Mobilités (IdFM) et arrêté par le conseil régional du 27 mars 2024, le PDMIF a définitivement été adopté par le conseil régional du 25 septembre 2025<sup>5</sup>.

#### ■ Le projet de plan local de mobilité (PLM) de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine

La CAMVS avait initié en 2017 l'élaboration d'un plan local de déplacement (PLD). En 2022, dans le prolongement de la loi d'orientation des mobilités, le plan local de déplacement de la CAMVS a évolué vers un plan local de mobilité (PLM), élargissant ainsi le périmètre d'action aux nouvelles formes de mobilité et à la transition énergétique. Le PLD n'ayant pas été finalisé, son diagnostic a permis de recenser les premiers enjeux sur le territoire et d'établir des orientations en termes de mobilités (EI, p. 37).

La réalisation du PLM s'articule en trois grandes phases telles que la production d'un diagnostic des mobilités, l'élaboration d'un plan d'actions à partir des résultats obtenus et d'objectifs fixés, et la mise en œuvre d'une enquête publique. Selon le rapport du PLM, les grands objectifs définis pour la CAMVS s'articulent autour des ambitions régionales du PDMIF (PLM, p.37), telles que :

- la réduction des polluants, notamment du CO<sub>2</sub>, des NO<sub>x</sub> et des particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> ;
- l'amélioration de la qualité de la vie par la réduction des nuisances sonores ainsi que le renforcement de la sécurité et l'accessibilité des usagers ;
- le report modal vers les transports collectifs ;
- le développement des modes actifs tels que la marche et le vélo ;
- la transition du parc de véhicules vers des motorisations bas carbone ;
- l'organisation d'un fret et d'une logistique durables.

Pour y répondre, le PLM comporte sept axes thématiques : voirie, modes actifs, écomobilité, transport de marchandise, transport en commun, stationnement et accessibilité. Au total, 33 actions (et 33 fiches-actions correspondantes) assorties de mesures ont été établies.

3 Loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019 (loi LOM).

4 La loi d'orientation des mobilités a rendu obligatoire en Île-de-France l'élaboration de plans locaux de mobilité (PLM) à compter du 1er janvier 2021 pour la Ville de Paris et les EPCI, à l'exception des communautés de communes.

5 <https://www.iledefrance.fr/espace-media/doc/CR2025-028RAP.pdf>

Le plan local de mobilité de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine a été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas par décision n°MRAe DKIF-2025-002 du 15 janvier 2025<sup>6</sup>. Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale concernaient principalement :

- le bilan détaillé du plan local des déplacements (PLD) élaboré en 2017 permettant d'établir en détails les difficultés de sa mise en œuvre, et d'affiner la nouvelle stratégie et les objectifs du PLM qui sont à préciser ;
- l'association du public au projet de PLM incluant une présentation des modalités de la concertation réalisée et de la façon dont leurs contributions ont été prises en compte ;
- les incidences du PLM sur l'environnement et la santé humaine, notamment les milieux naturels du territoire de la CAMVS, l'exposition des habitants à une qualité de l'air et un environnement sonore dégradés eu égard des valeurs de référence de l'OMS, l'amélioration des conditions d'usage des modes actifs de déplacements.

## 1.2. Le territoire de la CAMVS et ses mobilités

Le territoire de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine, localisé à environ 30 km au sud-est de Paris dans le département de la Seine-et-Marne, regroupe 20 communes et 139 112 habitants en 2022 (chiffres Insee). Son territoire, traversé par la Seine d'est en ouest, s'étend sur environ 153 km<sup>2</sup> et se compose à plus de 60 % d'espaces agricoles et forestiers (respectivement 37 % et 24 % de la surface du territoire)<sup>7</sup>. La ville de Melun, siège de la préfecture du département, regroupe 30 % de la population sur 5 % de la superficie du territoire (EI, p.49). Si elle dispose de plusieurs communes urbanisées et structurantes (Melun, La Mée-sur-Seine, Dammarie-les-Lys ou encore Vaux-le-Pénil), la CAMVS comprend majoritairement des espaces ruraux.

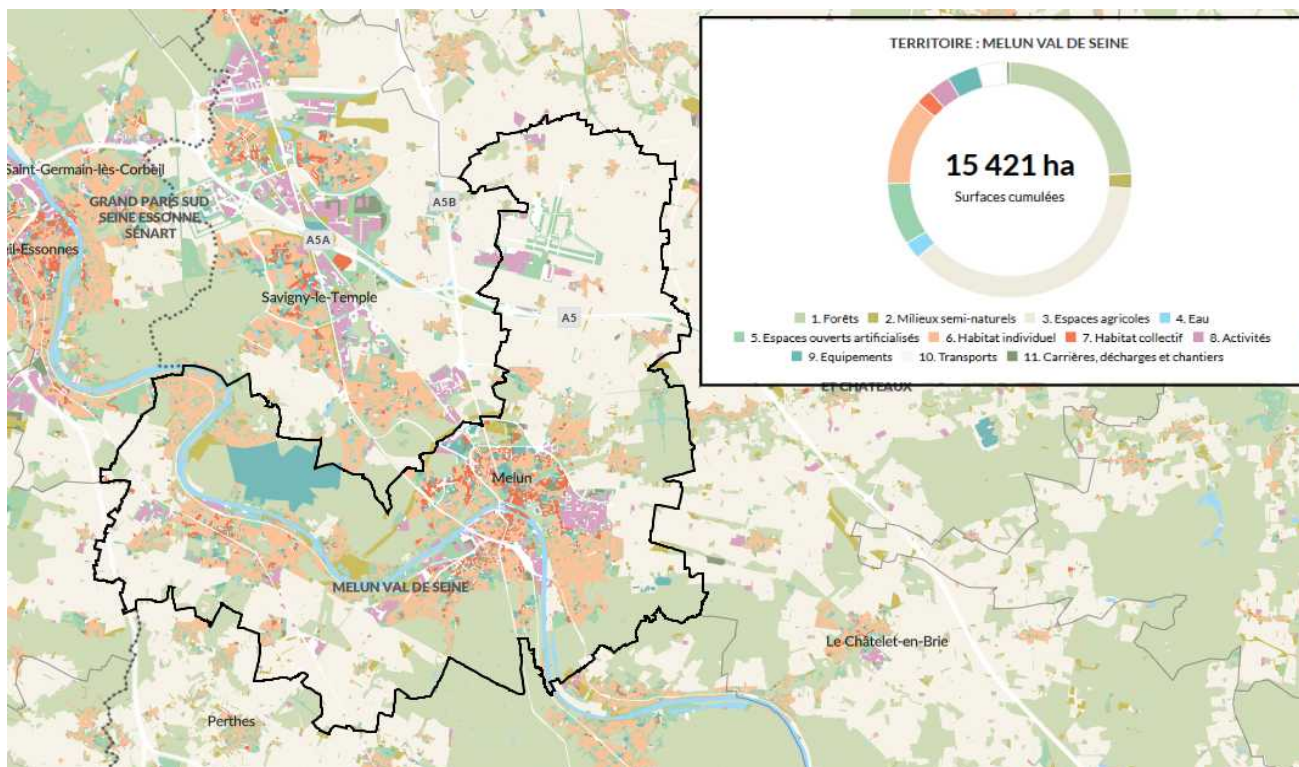


Figure 1: carte du mode d'occupation des sols (Mos) 2021 (source : Institut Paris Région)

La CAMVS est traversée par des infrastructures majeures de transport routier (autoroutes A5 et A6, départementales D605, D606, D372), mais également par des infrastructures ferroviaires. L'aérodrome de Melun-Villaroche, localisé sur la commune de Montereau-sur-le-Jard à environ 8 km au nord de Melun, fait partie des infra-

6 [Décision n°MRAe DKIF-2025-002](#)

7 D'après les données du mode d'occupation du sol (Mos) 2021.

structures de transports sur le territoire de la CAMVS. Plusieurs aménagements futurs et projets de transports en commun vont voir le jour dans les années à venir tels que le projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) et une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service (BNHS) Tzen 2.

Concernant les transports en communs, la CAMVS est desservie par deux lignes ferrées (RER D et ligne R du transilien), sept gares, un réseau de bus urbain de 35 lignes commerciales (19 régulières, 16 à vocation scolaire, et des lignes interurbaines). Le déploiement du schéma directeur cyclable ainsi que la mise en œuvre du réseau vélo Île-de-France<sup>8</sup> (VIF) reliant Melun à Paris par le Mée-sur-Seine sont identifiés comme facteurs de transformation des usages sur le territoire.

### 1.3. Modalités d'association du public en amont du projet de plan local de mobilité

Le projet de plan local de mobilité est le produit d'une co-construction en deux temps : le temps de l'élaboration du diagnostic et celui de la construction du plan d'actions avec l'ensemble des acteurs du territoire. Les éléments concernant les modalités d'association du public sont mentionnés dans l'évaluation environnementale (p.37-44). Deux bilans et un compte rendu sont également joints au dossier d'étude d'impact (annexes 3,4 et 5).

Selon l'évaluation environnementale, la concertation menée en amont du projet de PLM s'appuie sur plusieurs démarches antérieures portées par la CAMVS. Les enseignements issus de plusieurs concertations, notamment celles menées dans le cadre du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la CAMVS, du projet de territoire « Ambition 2030 » et du plan local de déplacement (PLD) ont été intégrés à la réflexion du plan local de mobilité (EI, p.42).

Dans le cadre de l'élaboration du PLD, dont les éléments ont été repris dans le PLM, le diagnostic a été nourri par des entretiens avec de nombreux acteurs du territoire, un séminaire de lancement (mars 2017) et sept ateliers thématiques réunissant élus, partenaires et habitants. Ces échanges ont permis de confirmer les orientations du futur PLM et d'identifier les principaux atouts, faiblesses et enjeux de mobilité du territoire.

Par ailleurs, l'élaboration du SCoT et du projet de territoire « Ambition 2030 » a donné lieu à plusieurs dispositifs de concertation (plateformes participatives, réunions publiques). L'outil en ligne CARTICIPE a notamment permis de recueillir de nombreuses propositions des habitants, dont une large majorité portait sur les questions de mobilité (circulation, desserte, mobilités actives).

L'Autorité environnementale note que ces démarches de concertation, réalisées en 2017, mériteraient d'être actualisées et approfondies afin de tenir compte des évolutions récentes des pratiques de mobilité et des enjeux environnementaux sur le territoire.

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

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

- la santé humaine, au regard des pollutions atmosphériques et des nuisances sonores ;
- les milieux naturels et le cadre de vie ;
- les consommations énergétiques et les émissions gaz à effet de serre.

---

8 Anciennement appelé « RER vélo » et constituant la ligne V7.

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

Le dossier transmis est composé principalement d'un diagnostic, d'un rapport synthétique du PLM, et d'un plan d'action (fiches-actions). Il comporte également un rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale menée, et un résumé non technique en début de rapport (p.4-24). Il aurait été nécessaire que ce résumé non technique apparaisse dans un document distinct afin d'en faciliter son accessibilité au public.

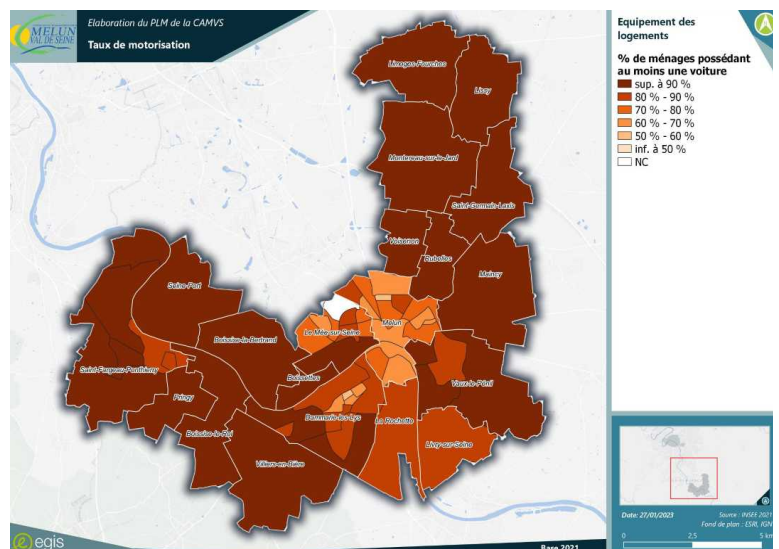
### 2.1. Le dossier du projet de plan local de mobilité (PLM)

#### ■ Diagnostic : une part importante des déplacements motorisés

Le diagnostic du PLM, datant d'août 2023, présente les caractéristiques principales des mobilités au sein de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine, principalement à partir des données de l'enquête globale transport (EGT) de 2010, de celles produites par les organismes publics locaux et des données de l'Insee.

Le diagnostic territorial est illustré par des cartes concernant les caractéristiques du territoire dont les coupures créées par les infrastructures de transports (p.16), les niveaux de motorisation par communes (p.28), les flux de déplacements domicile-travail (p.41) et l'importance du trafic routier sur les liaisons structurantes (p.65-69).

Globalement, pour l'ensemble des modes de déplacement des résidents de la CAMVS, sans distinction d'usage, la voiture demeure le principal mode de déplacement (60 %), suivie de la marche (près de 30 %) et des transports en commun (12 %). La pratique du vélo reste anecdotique sur le territoire de la CAMVS (moins de 1 %) (PLM, p.14). D'après le diagnostic, le taux de motorisation des ménages est supérieur à 90 % sur la majorité des communes à dominance rurale en 2021 (cf. figure 2).



La communauté d'agglomération Melun Val de Seine enregistre environ 83 500 déplacements domicile-travail par jour, dont 27 % internes, 34 % entrants et 39 % sortants. Cette majorité de flux sortants traduit un besoin marqué de connexions inter-territoriales avec les territoires voisins (PLM, p.15).

Les habitants de la CAMVS réalisent en moyenne 3,69 déplacements quotidiens, et près de 11 900 résidents exercent leur activité professionnelle au sein même de l'agglomération. Les déplacements domicile-travail en voiture individuelle au sein de la CAMVS restent également prédominants (63 %), bien que les distances parcourues soient relativement courtes (diagnostic, p.41). Cinq communes se distinguent par leur rôle de pôles de centralité et de génération de flux : Melun, Dammarie-les-Lys, Mée-sur-Seine, Saint-Fargeau-Ponthierry et Vaux-le-Pénil (PLM, p.44).

Les principaux pôles générateurs et attracteurs externes de déplacements sont Paris (6 930 actifs), Nandy, Fontainebleau, ainsi que les zones d'activités économiques de Montereau-sur-le-Jard et Réau. Les actifs extérieurs travaillant sur la CAMVS utilisent, pour leur part, majoritairement la voiture (83 %) comme mode de transport (diagnostic, p.41). Par ailleurs, le transport de marchandises repose quasi exclusivement sur le mode routier. L'un des secteurs de congestion majeurs identifiés est l'avenue de Thiers à Melun (RD606) accueillant 43 000 véhicules par jour dont 10 % correspondent à des poids lourds.

En matière d'électromobilité, le territoire compte 34 bornes de recharge pour véhicules électriques (IRVE<sup>9</sup>), avec une répartition inégale entre les communes (diagnostic, p.205). Si une faible utilisation est observée au nord du territoire, le diagnostic n'apporte aucune donnée chiffrée sur les taux d'usage ou d'occupation, ce qui empêche d'évaluer la pertinence de l'offre ou d'envisager un ajustement spatial.

### ■ Transports en communs et modes actifs

Le diagnostic caractérise la répartition des modes de rabattements des voyageurs sur les différentes gares et stations du territoire de la CAMVS. L'offre ferroviaire et l'offre de bus sont précisées en termes de fréquence de ligne (p.83). Une synthèse cartographique des lignes structurantes ainsi que les zones de difficultés de circulations des bus, notamment sur la commune de Melun, permettent une bonne lecture de l'offre de transports sur le territoire. Les dysfonctionnements du réseau sont identifiés (vitesse commerciale déficiente, difficulté d'insertion, problèmes de correspondance, etc.). Le diagnostic du PLM présente néanmoins certaines limites : il ne prend pas en compte des besoins de mobilité induits par l'ensemble des nouveaux projets d'aménagement du territoire, n'aborde pas les problématiques de saturation des lignes de transport existantes, et évoque peu les perspectives de création de nouvelles dessertes au-delà de la création du Tzen2.

Le diagnostic du PLM accorde une place notable aux modes actifs. Il présente une cartographie de l'accessibilité des gares et des pôles commerciaux à pied et à vélo (p.112-113), ainsi que les aménagements cyclables existants et en projet (à court et long termes) en y intégrant notamment l'itinéraire de l'EuroVelo 3 (diagnostic, p.126). L'Autorité environnementale note toutefois que le diagnostic ne précise pas les critères retenus pour l'élaboration de ces cartes : il n'est pas indiqué si les conditions de sécurité (présence de trottoirs, bandes ou pistes cyclables sécurisées) ont été prises en compte, ou s'il s'agit d'une simple approche de proximité spatiale.

Les données utilisées sont anciennes. La part modale du vélo (2 % des déplacements de moins de 3 km) repose sur l'EGT 2010, réduisant fortement la fiabilité de l'analyse. Le diagnostic identifie plusieurs freins structurels à la pratique cyclable : discontinuités du réseau, obstacles liés aux infrastructures, manque d'information et de signalétique, ainsi qu'une culture du vélo encore peu développée (PLM, p.20). Plusieurs actions locales sont recensées telles que le déploiement de stationnements vélos, le jalonnement cyclable, l'élaboration d'un schéma directeur des liaisons douces à l'échelle intercommunale, et des engagements communaux.

Globalement, le diagnostic souffre de données obsolètes et d'un manque d'actualisation. La reprise d'éléments issus du PLD de 2017 réduit la pertinence du travail au regard des évolutions récentes (effets post-Covid, nouveaux aménagements, changement de pratiques, projets de territoire, évolution du cadre réglementaire). L'absence d'un bilan de l'évolution des parts modales sur la période de transition entre le diagnostic du PLD et l'élaboration du PLM empêche d'appréhender les tendances réelles, donnant régulièrement à 2019 le statut d'année de référence sans considération pour les progrès réalisés en six années sur le territoire.

Enfin, l'Autorité environnementale note que le diagnostic se réfère encore au PDUIF 2010-2020, remplacé par le PDMIF 2030<sup>10</sup>, dont les orientations et prescriptions (notamment en matière de stationnement ou de hiérarchisation des réseaux) diffèrent sensiblement. Certains éléments de forme (images mal dimensionnées) mériteraient également d'être corrigés (p. 129, 134, 141).

- (1) L'Autorité environnementale recommande de compléter et mettre à jour le diagnostic du PLM par :**
- **l'intégration des données récentes sur les parts modales, la fréquentation et l'usage des infrastructures de recharge de véhicule électrique (IRVE) ;**
  - **la prise en compte des conditions de sécurité et de continuités des itinéraires dans l'accessibilité des modes actifs aux gares et pôles commerciaux ;**

---

9 Infrastructures de recharge de véhicule électrique.

10 Le PDMIF a été arrêté par conseil régional d'Île-de-France le 27 mars 2024. Sa version finale a été approuvée par le conseil régional le 24 septembre 2025.

- l'élaboration d'un bilan comparatif des orientations du PDUIF 2010-2020 et du PDMIF 2030 afin de veiller à la compatibilité des prescriptions et recommandations du nouveau plan de mobilité régional ;
- l'évaluation des évolutions réelles des pratiques de mobilités depuis le PLD afin de mieux cibler les enjeux actuels et futurs du territoire de la CAMVS.

### ■ Les objectifs du PLM

Le rapport du PLM fixe plusieurs grands objectifs structurés autour de cinq thématiques : réduction des polluants atmosphériques, qualité de vie (bruit, sécurité, accessibilité), report modal, modes actifs, transition du parc de véhicule (p.33-36).

S'agissant de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le PLM rappelle les objectifs régionaux du PDMIF, soit une baisse de 26 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements par rapports aux années 2019-2020. La CAMVS affiche un objectif de 231ktCO<sub>2</sub>eq/an à horizon 2030 (contre 312Kt ktCO<sub>2</sub>eq/an actuellement) (PLM, p.34).

Pour les émissions de polluants atmosphériques, elle prévoit de concentrer ses efforts sur la diminution des émissions routières, la maîtrise des sources diffuses de poussières et l'amélioration du chauffage résidentiel afin de se rapprocher des recommandations de l'organisation mondiale de la santé (OMS) pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), l'ozone (O<sub>3</sub>), les particules PM<sub>10</sub> et les PM<sub>2,5</sub> (PLM, p.34). Pour l'Autorité environnementale, le PLM devrait définir des objectifs chiffrés et territorialisés réalistes sur les secteurs les plus émetteurs. Ce manque de déclinaison locale limite la capacité du PLM à mettre en œuvre des mesures concrètes et opérationnelles de réduction des émissions.

Concernant la qualité de vie des habitants et usagers, le PLM aborde les questions de bruit, de sécurité et d'accessibilité, mais les ambitions apparaissent inégales. Si un objectif clair est fixé pour la sécurité routière (division par deux du nombre de victimes d'accidents graves entre 2025 et 2029), aucun indicateur chiffré n'est défini pour la réduction des nuisances sonores. Les leviers d'action sont mentionnés (isolation acoustique, reconfiguration de la voirie, réduction du trafic), mais sans objectifs quantitatifs comme un objectif global de niveaux acoustiques pour les logements ou un objectif de diminution des niveaux de bruits sur les portions de voies routières et ferroviaires les plus bruyantes.

Pour le report modal, le PLM prévoit de porter la part des transports collectifs à 34 % (contre 29 % selon le diagnostic, p.39) et celle des modes motorisés à 41,7 %, incluant poids lourds, utilitaires et deux-roues motorisés (p.35). Ces objectifs manquent néanmoins de déclinaison géographique ou temporelle. Pour l'Autorité environnementale, une hiérarchisation des objectifs à court, moyen et long termes aurait permis d'en renforcer la crédibilité.

Concernant la transition du parc de véhicules motorisés, le PLM prévoit de rendre la flotte publique « *entièrement propre d'ici 2030* » et d'accompagner le déploiement des bornes IRVE (plan d'action, p.197-198). Le plan d'action mentionne deux références : une estimation du syndicat départemental des énergies de Seine-et-Marne prévoyant 284 bornes à l'horizon 2035, et un objectif régional de 1 050 points de charge « *d'ici mai 2024* » fixé par le plan de mobilité d'Île-de-France. Toutefois, la CAMVS ne précise pas sa propre cible locale ni les moyens prévus pour inciter les acteurs publics et privés à renouveler leurs flottes. L'absence d'objectifs chiffrés rend ainsi difficile l'évaluation de l'ambition réelle du plan en matière d'électrification et de décarbonation des mobilités. Il conviendrait également de définir ce qu'est un véhicule « propre » en termes de motorisation et les objectifs fixés s'il y a plusieurs types de véhicules propres considérés.

Enfin, pour l'Autorité environnementale, le plan manque d'objectifs mesurables et territorialisés, nécessaires à la mise en œuvre opérationnelle du PDMIF. Plusieurs thématiques du PDMIF sont insuffisamment déclinées : l'inclusion et l'accessibilité sont peu présentes ou non accompagnées de cibles mesurables, les mobilités touristiques durables et la logistique urbaine ne sont pas évoquées.

(2) L'Autorité environnementale recommande de décliner l'ensemble des objectifs du PLM de manière territorialisée, chiffrée et hiérarchisée dans le temps (court, moyen, long termes) afin d'assurer la cohérence du PLM avec les objectifs régionaux et de renforcer la portée opérationnelle du plan et de couvrir les thématiques non évoquées comme la logistique urbaine.

### ■ Le plan d'action

Le plan d'action s'articule autour de sept grandes thématiques et comprend au total 33 actions et près de 80 mesures détaillées dans un document « fiches-actions ». Pour chaque action, un ordre de priorité est défini (allant de 1 à 3, 1 étant le niveau de priorité « très forte »). Un calendrier de mise en œuvre de chaque action est communiqué en fin de rapport du PLM (p.149-157) et le coût des mesures est apprécié de manière relativement précise dans l'ensemble du plan d'action.



Figure 3: Programme d'action organisé en sept catégories thématiques (PLM, p.46)

L'Autorité environnementale observe que les thèmes abordés par axe couvrent assez bien l'ensemble des sujets de mobilités 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, le plan d'action présente plusieurs insuffisances de cohérence et d'opérationnalité. D'abord, l'ensemble des actions demeure rattaché aux axes du PDUIF 2010-2020, alors qu'elles devraient être alignées sur les orientations du PDMIF 2030, document désormais opposable. Il convient de corriger la section « rattachement au PDUIF » sur l'ensemble des fiches-actions, notamment celles mentionnant le PDUIF pour le stationnement ou les franchissements. L'action 19<sup>11</sup> relative à la mise en cohérence des normes de stationnement dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) doit être révisée afin d'assurer la compatibilité avec les prescriptions du PDMIF, y compris pour le stationnement vélo. La concordance avec les repères du PDMIF n'est pas vérifiable concernant la déclinaison des objectifs de déploiement IRVE (mesure 11.1) ou encore du traitement des coupures urbaines.

(3) L'Autorité environnementale recommande de mettre à jour l'ensemble des fiches actions pour qu'elles soient en cohérence avec le PDMIF 2030.

L'Autorité environnementale remarque positivement que certains objectifs stratégiques territorialisés apparaissent dans les fiches-actions, renforçant leur opérationnalité et facilitant leur suivi. C'est notamment le cas des certains objectifs relatifs aux linéaires de voirie à faire évoluer en zone 30 « mise en zone 30 km/h généralisé sur le centre de l'agglomération de Melun » (action 11, p.79) ou concernant les points durs accidentogènes du réseau routier de la CAMVS (action 3, p.23). Toutefois, certaines actions se limitent à des intentions ou à des

11 « Mettre en cohérence les normes de stationnement des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) avec le PDUIF », fiches-actions p.149

constats relevant davantage du diagnostic et de la connaissance du territoire de la CAMVS que de la programmation opérationnelle, par exemple :

- « identifier les arrêts à créer, en lien avec une enquête qualitative sur les usagers et/ou grâce aux remontées des élus locaux » inscrite à l'action 8 (p.59) ;
- le recensement « des pôles générateurs de déplacements fréquentés par les piétons » à l'action 10 « valoriser les espaces piétonniers existants » (p.68) ;
- « identifier les coupures urbaines à résorber en définissant des priorités » à l'action 11 (p.82).

Par ailleurs, de nombreuses actions sont identifiées comme « en cours » dans le PLM. Les sous-actions opérationnelles mériteraient donc de faire l'objet d'une connaissance de l'état d'avancement de ces interventions.

Un certain nombre de projets/programmes existaient déjà à l'époque de l'élaboration du diagnostic du PLD (par exemple, le pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare de Melun et la création de parking relais et vélos, ou l'arrivée du Tzen2). Il conviendrait de préciser la valeur ajoutée du PLM vis-à-vis de ces actions déjà engagées.

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

- clarifier la portée opérationnelle du plan d'action, en distinguant les actions relevant du diagnostic (acquisition de connaissances, cartographies, études) de celles relevant de la mise en œuvre du plan ;
- réaliser un état des lieux de l'état d'avancement des interventions en cours par sous-actions ;
- expliciter la valeur ajoutée du PLM par rapport aux projets antérieurement engagés.

Enfin, les indicateurs de suivi du plan d'action ne comportent ni valeurs initiales, ni valeurs cibles, ce qui empêche d'évaluer de manière concrète les effets attendus du plan ou la progression des parts modales. Le lien entre les actions et leur portée sur l'ensemble du territoire intercommunal gagnerait à être précisé.

#### (5) L'Autorité environnementale recommande d'associer à chaque indicateur de suivi du plan d'action une valeur de référence et une valeur cible, et de préciser les effets attendus sur le territoire de manière précise et quantifiée.

## 2.2. L'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale du PLM est composée principalement (p.79-147) :

- d'un résumé non technique et d'une présentation générale du PLM de la CAMVS comprenant son articulation et sa compatibilité avec les autres documents de planification ;
- d'un état initial traitant des grandes thématiques suivantes : milieu physique, milieu naturel et biodiversité, contexte urbain et socio-économique, nuisances urbaines et risques ;
- d'une description des incidences sur l'environnement et la santé par axes et actions du plan de mobilité ;
- d'une présentation des mesures « éviter, réduire, compenser » (ERC) pour limiter l'impact des incidences négatives prévisibles pour chacune des actions définies dans le PLM, sous forme de tableau ;

### 6.5 Axe Ecomobilité

Actions	Incidences potentielles	Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale
21 Développer et généraliser les initiatives favorisant le covoiturage et l'autopartage	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Imperméabilisation et artificialisation des sols liées aux aménagements</li> <li>▪ Nuisances sonores et production de déchets en phase chantier</li> </ul>	(E) Favoriser la construction des aires sur des zones déjà artificialisées, valoriser des parkings existants  (R) Sinon, utiliser des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favorisant l'infiltration  (C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée

Figure 4: Exemple d'incidence potentielle d'une action définie au PLM et mesures ERC associées (EI, p.133)

- des modalités de suivi de ces mesures par actions du PLM.

L'Autorité environnementale constate que l'identification des incidences du PLM sur l'environnement et la santé et les mesures « éviter, réduire, compenser » (ERC) demeurent trop générales et insuffisamment territorialisées. Lorsque les actions du PLM relèvent de projets déjà identifiés (comme la mise en œuvre du pôle d'échanges multimodal de la gare de Melun), l'évaluation environnementale se limite à rappeler que ces projets ont déjà fait l'objet d'études d'impact, sans apporter d'analyse complémentaire à l'échelle du plan.

Les mesures de compensation apparaissent par ailleurs très limitées. Par exemple, pour l'axe relatif au stationnement, la mesure proposée à l'action 15 (« compenser la perte de surface imperméabilisée », p.132) ne garantit pas que la compensation soit équivalente à la surface réellement perdue. Or, conformément à la séquence ERC, une mesure compensatoire ne peut être envisagée qu'après avoir caractérisé l'impact brut et l'impact résiduel, c'est-à-dire après évaluation de l'efficacité des mesures d'évitement et de réduction, ce qui n'est pas le cas dans l'étude d'impact du PLM.

Pour l'Autorité environnementale, l'absence de territorialisation précise des incidences du PLM empêche d'identifier et de dimensionner de manière opérationnelle les mesures ERC. Cette faiblesse méthodologique réduit la portée du rapport environnemental et la capacité du PLM à anticiper ou maîtriser ses effets sur les milieux et la santé.

**(6) L'Autorité environnementale recommande de présenter un développement territorialisé des incidences sur l'environnement et la santé des actions du plan, ainsi que des mesures ERC, en fonction de la connaissance actuelle du territoire et des projets locaux.**

### 2.3. Articulation du PLM avec les documents de planification existants

Le rapport du PLM présente plusieurs confusions et imprécisions dans l'identification des documents de planification et du cadre réglementaire de référence.

D'abord, la partie relative au contexte réglementaire de l'évaluation environnementale (p.5) assimile à tort certains documents comme étant de rang supérieur au PLM : les plans de protection de l'atmosphère (PPA) et plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) n'ont pas ce statut. À l'inverse, le plan de mobilité Île-de-France (PDMIF), qui constitue bien le document de référence hiérarchique, n'est pas mentionné. De même, la référence au SRADDET, inexistant en Île-de-France, doit être remplacée par le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), approuvé par décret en conseil d'État le 10 juin 2025. Le volet « mobilités » du Sdrif fixe le cadre d'élaboration du PDMIF avec lequel le PLM doit s'articuler. Le PLM se réfère encore au PDU de 2014, alors qu'il aurait dû s'inscrire dans la perspective du PDMIF 2030, approuvé le 24 septembre 2025. Le périmètre d'analyse ne doit plus se limiter à celui des transports urbains, mais s'étendre à l'échelle du ressort territorial de l'EPCI et du bassin de mobilité.

Par ailleurs, le PLM gagnerait à rappeler la centralité de Melun, identifiée dans le Sdrif, et son rôle de pôle structurant dans l'organisation des mobilités régionales. Il devrait également démontrer en quoi il s'inscrit dans l'armature logistique régionale et représenter les sites multimodaux à préserver, notamment les ports de Melun et de Dammarie-les-Lys, identifiés comme sites logistiques d'intérêt régional dans le Sdrif.

**(7) L'Autorité environnementale recommande de vérifier la compatibilité des documents cités dans le plan local de mobilité avec leur version en vigueur et de mettre à jour la hiérarchie des normes présentée dans l'évaluation environnementale.**

Au sein de l'évaluation environnementale, l'articulation du PLM et sa compatibilité avec le plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDUIF), le plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) 2030, le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine ainsi que son plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sont abordées (p.62). Un tableau de synthèse met en parallèle les orientations et mesures des différents plans avec les réponses apportées par le PLM, assorti d'un code couleur indiquant le degré de cohérence du plan.

Il apparaît que le plan local de mobilité de la CAMVS présente plusieurs situations de « divergence » et de « divergence partielle » avec plusieurs mesures du PDMIF. Elles concernent notamment les axes :

- « poursuivre le développement de transports collectifs » (mesures 1.7 et 1.9) ;
- « accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules » (mesures, 11.2, 11.3, 11.4) ;
- « agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable » (mesures 13.1 et 13.2).

Le PLM n'apporte pas toujours de réponse opérationnelle aux mesures prévues par le PDMIF, ou ne les aborde que partiellement sans nécessairement expliciter ces choix. Si ces écarts ne remettent pas en cause la compatibilité du PLM avec le PDMIF, ils devraient néanmoins faire l'objet d'une justification. Pour l'Autorité environnementale, l'évaluation environnementale gagnerait à expliquer davantage les motifs de ces divergences (pertinence locale, contraintes techniques ou temporelles, priorisation d'autres enjeux territoriaux) et à proposer des perspectives d'évolution permettant un meilleur alignement avec les objectifs du PDMIF.

**(8) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de compatibilité entre le PLM et le PDMIF en justifiant l'absence d'actions prévues et le cas échéant, les évolutions ou ajustements envisageables à moyen terme pour renforcer la convergence avec les mesures du plan régional.**

## 2.4. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'Autorité environnementale relève que l'étude d'impact du PLM ne comporte ni justification des choix retenus, ni analyse des solutions de substitution raisonnables. Ces deux éléments, pourtant exigés par l'article R.122-20 du code de l'environnement, sont absents du dossier, sans qu'aucune justification ne soit apportée par le maître d'ouvrage. Cette lacune réduit la compréhension des arbitrages opérés lors de la conception du plan et limite la transparence de la démarche.

Pour rappel, l'élaboration d'un PLM constitue l'occasion d'examiner plusieurs scénarios d'évolution des systèmes de déplacements, permettant de comparer plusieurs trajectoires possibles pour atteindre les objectifs fixés. Il est pourtant évoqué dans le diagnostic des « études multimodales » en 2021, permettant de « modéliser plusieurs scénarios » (p.70) mais qui ne sont ni jointes au dossier ni explicitées. Pour l'Autorité environnementale, l'étude d'impact devrait confronter les incidences environnementales et sanitaires des scénarios alternatifs à celles d'un scénario tendanciel en l'absence de PLM. Si ce dernier est bien mentionné dans le dossier (p.103 à 105), il reste très succinct et n'est pas mis en regard d'autres options possibles. L'absence d'analyse comparative ne permet pas d'identifier les effets réels du plan et la pertinence des choix retenus au regard des enjeux environnementaux, climatique et de santé publique. Une telle analyse aurait permis de mieux justifier les orientations retenues et de renforcer la cohérence entre les ambitions du plan et les objectifs déclinés du PMIDF sur le territoire de la CAMVS.

**(9) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitutions raisonnables en termes de scénarios alternatifs différant du scénario retenu par leur niveau d'ambition porté aux objectifs stratégiques et de justifier les choix retenus au regard de moindres incidences sur l'environnement et la santé (consommations d'énergie, émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, etc.).**

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

Le PLM doit satisfaire les besoins de mobilité des personnes et des biens en préservant l'environnement, la santé humaine et la qualité du cadre de vie. Les objectifs des actions portées apparaissent vertueux : baisse des émissions de GES et de polluants atmosphériques, amélioration de la qualité de l'air, réduction de la consommation d'énergie, diminution des nuisances sonores. Toutefois, comme évoqué précédemment (partie 2.2), l'analyse des incidences du projet de PLM sur les différentes thématiques environnementales est insuffisamment approfondie et elle n'est pas territorialisée, ce qui résulte d'un programme d'actions dont les mesures ne

sont pas toujours localisées, ne permettant pas d'apprécier correctement leurs effets sur l'environnement et la santé humaine.

### 3.1. La santé humaine

La mobilité est, selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), un « déterminant de santé » des individus et des populations :

- les transports routiers sont associés à des nuisances (bruit, qualité de l'air dégradée, accidentalité) susceptibles d'affecter durablement la santé et le bien-être : risque de maladies cardio-vasculaires (air et bruit) et respiratoires (air), asthme (air), irritations oculaires (air), perturbations du sommeil (bruit), retard des apprentissages chez les enfants (bruit) ;
- au contraire, la marche et le vélo participent à l'amélioration de la condition physique et du bien-être et contribuent au développement des capacités et à l'autonomie des individus ;
- les transports en commun jouent un rôle essentiel vis-à-vis de l'accessibilité aux emplois, aux lieux de formation, aux services, aux loisirs et aux contacts sociaux mais des temps de transport excessifs ou des conditions de transport dégradées (transports saturés) nuisent à la santé : fatigue et qualité du sommeil dégradée, stress et anxiété.

#### ■ Qualité de l'air

Le dossier d'étude d'impact intègre le bilan 2023 de la qualité de l'air établi par Airparif (annexe 13). Celui-ci montre que les axes routiers constituent les principales zones de concentration en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et en particules fines (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>). L'évaluation environnementale conclut que la qualité de l'air est « bonne » (p.93) sur la CAMVS, ce qui est exact au regard des seuils réglementaires en vigueur, mais masque les dépassements des recommandations de l'OMS et des futurs seuils réglementaires attendus à l'horizon 2030. La description de cet état initial reste très succincte et ne permet pas de caractériser finement la situation actuelle. Le dossier ne précise pas non plus si les communes de la CAMVS sont incluses dans la zone sensible à la qualité de l'air définie par le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Île-de-France, alors que la majorité du territoire y est effectivement comprise. Cette omission nuit à l'appréciation de la vulnérabilité locale aux polluants atmosphériques.

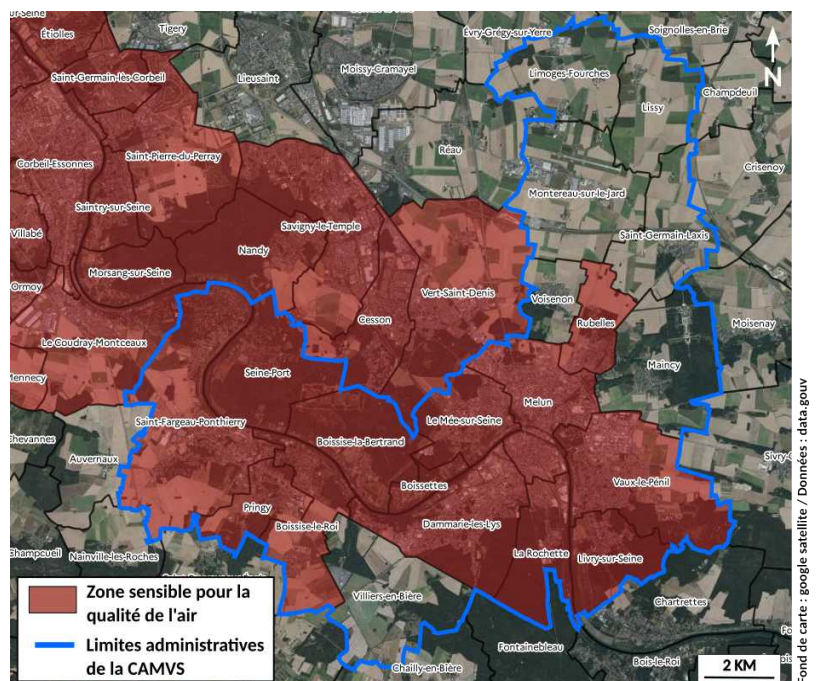


Figure 5: Communes concernées par la zone sensible pour la qualité de l'air au sein de la CAMVS (carte MRAe)

Dans le tableau de synthèse de l'état initial, les émissions de polluants (p.99) sont qualifiées d'enjeu fort, les axes routiers étant identifiés comme points de vigilance majeurs (p.100). Le PLM y répond par trois orientations générales :

- « favoriser le report modal vers des mobilités partagées, douces ou transport en commun pour lutter contre l'autosolisme » ;
- « continuer l'électrification du parc de véhicules motorisés de la Communauté d'agglomération » (p.99-100) ;

- « permettre le développement des modes actifs, bénéfique pour la santé des habitants » (p.102).

Si ces actions vont dans le bon sens, elles restent trop globales et ne sont assorties ni d'objectifs quantitatifs, ni d'une déclinaison territorialisée par secteur ou par commune. Par ailleurs, les mesures ERC sont répétitives d'une action à l'autre<sup>12</sup>, sans lien explicite avec les enjeux locaux identifiés. Les propositions de mesures de compensation carbone, telles que la plantation d'arbres ou la renaturation d'espaces le long des grands axes (p.128), manquent de précision sur leur portée et leur suivi. De même, le peu d'indicateurs de suivi relatifs à la qualité de l'air (nombre de chantiers respectant la charte « chantier propre » ou études sur la réduction de vitesse) ne s'accompagnent d'aucune valeur cible mesurable.

Pour l'Autorité environnementale, une analyse plus fine aurait permis de déterminer les zones et les populations les plus exposées aux émissions polluantes et de fixer des objectifs de réduction adaptés à ces secteurs. L'absence de modélisation prospective de la qualité de l'air en fonction des actions prévues constitue également une faiblesse importante : un tel exercice aurait permis d'estimer l'évolution attendue des niveaux de polluants (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>) et d'identifier les effets potentiels de report de trafic vers d'autres secteurs. D'après les simulations mentionnées (diagnostic, p.70), certaines zones pourraient être partiellement décongestionnées, mais d'autres verraient l'apparition de nouveaux points de congestion, ce qui risquerait de déplacer plutôt que de réduire la pollution atmosphérique.

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

- réaliser un état des lieux quantitatif et localisé des zones et populations les plus exposées aux émissions de polluants ;
- modéliser l'évolution de la qualité de l'air selon différents scénarios de mise en œuvre du PLM, démontrer l'absence d'apparition de nouveaux points de congestion, ou, le cas échéant, élaborer des mesures correctives pour limiter les impacts du report de trafic sur ces nouveaux points identifiés ;
- faire correspondre des objectifs quantitatifs de réduction des concentrations des émissions de polluants atmosphériques (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>, etc.) aux actions du plan local de mobilité qui y participent.

#### ■ Nuisances sonores

L'état initial de l'environnement présente la carte de bruit stratégique des grandes infrastructures routières et la carte des zones bruyantes (p.92) issues du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) réalisé il y a dix ans avec un plan d'action arrêté en 2019 (annexe 10). Selon le PPBE, le bruit routier constitue la principale source d'exposition sonore sur le territoire de la CAMVS : environ 8 % de la population de l'agglomération est soumise à des niveaux de bruit dépassant la valeur de 55 dB(A)Lden, dont près des trois quarts (73 %) des dépassements concernent la commune de Melun. Cette situation traduit une forte concentration des nuisances sonores le long des axes structurants du réseau routier, où se cumulent souvent les autres pressions environnementales.

Pour l'Autorité environnementale, l'étude d'impact se limite à cette approche routière et ne prend pas en compte d'autres sources significatives de bruit. Les nuisances liées aux voies ferroviaires (RER et ligne de transilien) ainsi qu'à l'aérodrome de Melun-Villaroche, ne sont ni quantifiées ni cartographiées. Le dossier ne justifie pas cette omission, alors même que le PPBE identifie ces sources comme importantes : près de 44 % de la population est exposée à des nuisances sonores d'origine ferroviaire, et des gênes événementielles liées au trafic aérien sont également recensées dans plusieurs communes situées à proximité de l'aérodrome. L'absence de prise en compte de ces nuisances empêche d'avoir une vision globale et intégrée de l'exposition au bruit sur la CAMVS. Cette lacune est d'autant plus regrettable que la planification des mobilités doit permettre d'articuler les objectifs de report modal et de réduction de la circulation automobile avec ceux de prévention du bruit, afin d'éviter le simple déplacement des nuisances d'un secteur à l'autre. En ne traitant pas le bruit ferroviaire et aérien, le PLM passe à côté d'une approche multimodale des impacts sonores cohérente avec ses ambitions globales de mobilité durable et de qualité de vie.

<sup>12</sup> Actions 1, 6, 7, 10, 11, 12, 15 et 26.

Les mesures ERC relatives aux nuisances sonores ne font pas l'objet d'un traitement spécifique : elles sont regroupées, de manière très globale avec les émissions atmosphériques. Pour rappel, l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qui constitue la référence en matière de santé humaine, établit ses valeurs de référence à 53 dB(A)Lden et 45 dB(A) Ln en période nocturne pour le bruit routier, pour le bruit ferroviaire à 54 dB(A) Lden et 44 dB(A) Ln, et pour le bruit aérien à 45 dB(A) Lden et 40 dB(A) Ln en période nocturne. Bien que l'évaluation environnementale explique les effets des actions sur les pollutions sonores, ces effets ne sont pas quantifiés, en particulier pour les secteurs les plus touchés. Au regard de la situation actuelle pour ces secteurs, il serait appréciable que l'évaluation environnementale évalue les gains obtenus après mise en œuvre des actions et mesures du plan local de mobilité et des mesures ERC, à horizon 2030.

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

- de compléter l'état initial des nuisances sonores en y intégrant l'ensemble des sources de bruit présentes sur le territoire ;
- d'inscrire des actions au sein du PLM pour réduire l'impact des bruits ferroviaires et aériens sur les populations touchées et se rapprocher des recommandations de l'OMS ;
- d'évaluer, en particulier dans les secteurs les plus touchés (au regard des valeurs retenues par l'OMS pour caractériser des effets néfastes du bruit sur la santé), les contributions attendues par les différentes actions et mesures du plan en matières de réduction du bruit des transports.

### 3.2. Les milieux naturels et le cadre de vie

#### ■ La prise en compte des milieux naturels et de la biodiversité

Le diagnostic du PLM ne met pas en évidence les espaces naturels, agricoles et forestiers sensibles aux infrastructures de transport, ni les zones de fragmentation écologique liées aux aménagements existants (axes routiers, parkings, zones d'activités, etc.). Il ne prend pas non plus en compte les continuités écologiques urbaines (parcs, friches, alignements d'arbres, coulées vertes) qui participent pourtant à la trame verte et bleue du territoire et contribuent à la qualité du cadre de vie.

S'agissant de la prise en compte des continuités écologiques à l'échelle régionale, le dossier présente des lacunes importantes. Bien que l'évaluation environnementale mentionne le patrimoine naturel dans sa partie 4.2 « Milieux naturels et biodiversité » (p. 85), elle ne fait aucune référence au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France, document pourtant opposable au titre de l'article L. 371-3 du Code de l'environnement. L'absence de prise en compte du SRCE prive le PLM d'une analyse structurée des enjeux de fragmentation et de continuité écologique liés aux infrastructures de transport. Une mise en relation des orientations du SRCE avec les enjeux de mobilité aurait permis d'identifier les effets potentiels sur les continuités écologiques et d'orienter les choix d'aménagement en conséquence. Pour l'Autorité environnementale, une cartographie croisée des continuités écologiques et des infrastructures de transport aurait été utile pour localiser les zones de conflit, hiérarchiser les enjeux et prioriser les interventions. Elle aurait notamment permis d'intégrer la trame verte et bleue dans le plan d'action, en cohérence avec les projets de mobilités actives (voies vertes connectées aux espaces naturels, promenades plantées, etc.).

Cinq actions du PLM sont identifiées comme pouvant engendrer des incidences négatives sur la biodiversité et l'occupation du sol (actions 10, 12, 15, 21 et 24). Les mesures ERC prévues pour réduire et limiter l'impact de ces actions sont pertinentes dans leur principe, mais demeurent trop générales. Elles évoquent notamment la nécessité de prendre en compte les enjeux écologiques dans le choix des sites d'implantation des espaces piétonniers et cyclables, et de limiter l'artificialisation des sols en privilégiant les espaces déjà urbanisés (par exemple pour les espaces de covoiturage). Toutefois, le PLM n'inscrit pas clairement de principes d'aménagements durables, tels que la végétalisation et la désimperméabilisation systématique des aménagements de mobilité active, l'usage de matériaux perméables ou encore la restauration des continuités écologiques à proximité des infrastructures de transport.

Les indicateurs environnementaux proposés (linéaire d'aménagements piétons et cyclables réalisés sur des zones déjà artificialisées, surfaces artificialisées ou compensées, etc.) sont dépourvus de valeurs initiales et

d'objectifs quantitatifs. Pour l'Autorité environnementale, il aurait été utile d'ajouter des indicateurs relatifs à la trame écologique (par exemple, les linéaires de corridors restaurés ou le nombre d'aménagements intégrant des continuités végétalisées).

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

- compléter le diagnostic par une analyse des continuités écologiques et des zones de fragmentation, en s'appuyant sur le SRCE d'Île-de-France et sur la trame verte et bleue locale ;
- en fonction des résultats obtenus, de mieux caractériser les incidences de la mise en œuvre du PLM sur les milieux naturels et le cadre de vie ;
- d'intégrer dans le plan d'action des mesures ERC opérationnelles et des principes d'aménagement favorables aux milieux naturels assortis d'indicateurs de suivis chiffrés et territorialisés.

■ **Le paysage et le cadre de vie**

Le pétitionnaire annonce un impact positif du PLM sur les paysages sans en préciser les fondements (EI, p.15). Aucune mesure ni orientation ne sont proposées pour garantir la qualité urbaine et paysagère des aménagements, notamment en matière de plantations, de matériaux, de confort d'usage ou de lutte contre les îlots de chaleur. Les actions relatives à la voirie et aux espaces piétonniers n'intègrent pas de principes de conception favorisant l'attractivité, la sécurité et la cohérence paysagère. Les indicateurs de suivi ne prennent pas en compte la dimension paysagère du projet.

**(13) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer au PLM des principes d'aménagements visant la qualité urbaine (plantations, matériaux durables, ombrage, revêtements, gestion des îlots de chaleur) et d'ajouter des indicateurs de suivi spécifiques à l'évolution du paysage et du cadre de vie, ainsi que la stratégie de développement d'une reconquête des espaces de parking et de leur désartificialisation, voire de renforcement de la biodiversité sur site.**

### 3.3. Consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre

Selon le rapport du PLM (p.34), les transports routiers sur le territoire de la CAMVS seraient responsables de 312 ktCO<sub>2</sub>eq/an. Le plan fixe un objectif de réduction à 231 ktCO<sub>2</sub>eq/an afin d'atteindre la cible du PDMIF, soit une baisse de 26 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030. Cependant, le dossier ne précise ni la source ni l'année de référence de cette estimation, et elle ne semble pas issue du PCAET. Aucune donnée concernant les émissions réelles de GES par mode de transport (voiture particulière, transports collectifs, fret, deux-roues motorisés, etc.) n'est fournie dans le diagnostic.

D'après les données de l'Institut Paris Région (application Energif<sup>13</sup>), les émissions de GES (Scopes 1 et 2) sur le territoire de la CAMVS pour le secteur des transports s'élevaient à environ 283,6 ktCO<sub>2</sub>eq en 2021, dont 278 ktCO<sub>2</sub>eq pour les seuls transports routiers. La consommation énergétique y était estimée à 995 GWh cette même année. Pour l'Autorité environnementale, les écarts de chiffres nécessitent d'être clarifiés et expliqués.

La trajectoire de réduction des émissions de GES du PLM doit être cohérente à la fois avec la stratégie nationale bas carbone (SNBC 2020), qui fixe une diminution de 25 % des émissions du secteur des transports entre 2019 et 2030<sup>14</sup>, et avec le PDMIF 2020-2030, plus ambitieux, qui vise une diminution de 26 %. Concernant les consommations d'énergie, même si le PDMIF ne fixe pas d'objectif chiffré spécifique aux transports routiers, le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE 2019-2028) retient une réduction de 16 % des consommations du secteur entre 2016 et 2028<sup>15</sup>.

13 Energif est une application de visualisation cartographique et de mise à disposition des données du réseau d'observation statistique de l'énergie et des émissions de gaz à effet de serre en Île-de-France (Rose).

14 L'objectif de réduction des émissions de GES de la SNBC 2020 pour le secteur des transports est fixé à l'échelle nationale à 100,0 MtCO<sub>2</sub>eq. Contre 133,0 MtCO<sub>2</sub>eq. émis en 2015 : <https://www.observatoire-climat-energie.fr/climat/transport/>

Les leviers de décarbonation sont bien identifiés dans le PLM : développement des alternatives à la voiture individuelle, promotion des modes actifs, réduction du trafic, mutualisation des usages (autopartage, covoiturage), déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et optimisation de la logistique urbaine. Toutefois, le plan ne quantifie pas la contribution de ces actions à la réduction des émissions, ce qui limite l'évaluation de leur efficacité réelle.

**(14) L'Autorité environnementale recommande :**

- d'annexer au diagnostic du PLM un bilan des émissions de gaz à effet de serre du territoire de la CAMVS et de démontrer que l'objectif de réduction des émissions de GES des transports routiers est en cohérence avec les ambitions nationales et régionales ;
- d'évaluer les contributions propres aux actions et mesures du plan en matière de réduction des consommations énergétiques et de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

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

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

Pour l'information complète du public, la MRAe 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 de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine 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 05/11/2025**

**Siégeaient :**

**Isabelle BACHELIER-VELLA, Florence BRILAUD-CLAVERANNE, Guillaume CHOISY, président par intérim, Stéphane COMBES, Philippe GRALL, Antoine GREZAUD et Tony RENUCCI.**

---

15 L'objectif de réduction de la consommation d'énergie finale dans le secteur des transports est de passer de 511 TWh en 2016 à l'échelle nationale à 427 TWh en 2028 (programmation pluriannuelle de l'énergie 2019-2023 et 2024-2028, p.44).

# ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de compléter et mettre à jour le diagnostic du PLM par : - l'intégration des données récentes sur les parts modales, la fréquentation et l'usage des infrastructures de recharge de véhicule électrique (IRVE) ; - la prise en compte des conditions de sécurité et de continuités des itinéraires dans l'accessibilité des modes actifs aux gares et pôles commerciaux ; - l'élaboration d'un bilan comparatif des orientations du PDUIF 2010-2020 et du PDMIF 2030 afin de veiller à la compatibilité des prescriptions et recommandations du nouveau plan de mobilité régional ; - l'évaluation des évolutions réelles des pratiques de mobilités depuis le PLD afin de mieux cibler les enjeux actuels et futurs du territoire de la CAMVS.....11
- (2) L'Autorité environnementale recommande de décliner l'ensemble des objectifs du PLM de manière territorialisée, chiffrée et hiérarchisée dans le temps (court, moyen, long termes) afin d'assurer la cohérence du PLM avec les objectifs régionaux et de renforcer la portée opérationnelle du plan et de couvrir les thématiques non évoquées comme la logistique urbaine.....13
- (3) L'Autorité environnementale recommande de mettre à jour l'ensemble des fiches actions pour qu'elles soient en cohérence avec le PDMIF 2030.....13
- (4) L'Autorité environnementale recommande de : - clarifier la portée opérationnelle du plan d'action, en distinguant les actions relevant du diagnostic (acquisition de connaissances, cartographies, études) de celles relevant de la mise en œuvre du plan ; - réaliser un état des lieux de l'état d'avancement des interventions en cours par sous-actions ; - expliciter la valeur ajoutée du PLM par rapport aux projets antérieurement engagés.....14
- (5) L'Autorité environnementale recommande d'associer à chaque indicateur de suivi du plan d'action une valeur de référence et une valeur cible, et de préciser les effets attendus sur le territoire de manière précise et quantifiée.....14
- (6) L'Autorité environnementale recommande de présenter un développement territorialisé des incidences sur l'environnement et la santé des actions du plan, ainsi que des mesures ERC, en fonction de la connaissance actuelle du territoire et des projets locaux.....15
- (7) L'Autorité environnementale recommande de vérifier la compatibilité des documents cités dans le plan local de mobilité avec leur version en vigueur et de mettre à jour la hiérarchie des normes présentée dans l'évaluation environnementale.....15
- (8) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de compatibilité entre le PLM et le PDMIF en justifiant l'absence d'actions prévues et le cas échéant, les évolutions ou ajustements envisageables à moyen terme pour renforcer la convergence avec les mesures du plan régional.....16
- (9) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitutions raisonnables en termes de scénarios alternatifs différant du scénario retenu par leur niveau d'ambition porté aux objectifs stratégiques et de justifier les choix retenus au regard de moindres incidences sur l'environnement et la santé (consommations d'énergie, émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, etc.).....16

- (10) L'Autorité environnementale recommande de : - réaliser un état des lieux quantitatif et localisé des zones et populations les plus exposées aux émissions de polluants ; - modéliser l'évolution de la qualité de l'air selon différents scénarios de mise en œuvre du PLM, démontrer l'absence d'apparition de nouveaux points de congestion, ou, le cas échéant, élaborer des mesures correctives pour limiter les impacts du report de trafic sur ces nouveaux points identifiés ; - faire correspondre des objectifs quantitatifs de réduction des concentrations des émissions de polluants atmosphériques (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>, etc.) aux actions du plan local de mobilité qui y participent.....18
- (11) L'Autorité environnementale recommande de : - de compléter l'état initial des nuisances sonores en y intégrant l'ensemble des sources de bruit présentes sur le territoire ; - d'inscrire des actions au sein du PLM pour réduire l'impact des bruits ferroviaires et aériens sur les populations touchées et se rapprocher des recommandations de l'OMS ; - d'évaluer, en particulier dans les secteurs les plus touchés (au regard des valeurs retenues par l'OMS pour caractériser des effets néfastes du bruit sur la santé), les contributions attendues par les différentes actions et mesures du plan en matières de réduction du bruit des transports.....19
- (12) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter le diagnostic par une analyse des continuités écologiques et des zones de fragmentation, en s'appuyant sur le SRCE d'Île-de-France et sur la trame verte et bleue locale ; - en fonction des résultats obtenus, de mieux caractériser les incidences de la mise en œuvre du PLM sur les milieux naturels et le cadre de vie ; - d'intégrer dans le plan d'action des mesures ERC opérationnelles et des principes d'aménagement favorables aux milieux naturels assortis d'indicateurs de suivis chiffrés et territorialisés.....20
- (13) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer au PLM des principes d'aménagements visant la qualité urbaine (plantations, matériaux durables, ombrage, revêtements, gestion des îlots de chaleur) et d'ajouter des indicateurs de suivi spécifiques à l'évolution du paysage et du cadre de vie, ainsi que la stratégie de développement d'une reconquête des espaces de parking et de leur désartificialisation, voire de renforcement de la biodiversité sur site.....20
- (14) L'Autorité environnementale recommande : - d'annexer au diagnostic du PLM un bilan des émissions de gaz à effet de serre du territoire de la CAMVS et de démontrer que l'objectif de réduction des émissions de GES des transports routiers est en cohérence avec les ambitions nationales et régionales ; - d'évaluer les contributions propres aux actions et mesures du plan en matière de réduction des consommations énergétiques et de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.....21