



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES **DES DEUX FLEUVES**

Plan Local de Déplacements de la CC2F

Document de demande d'examen au Cas par Cas au titre du Décret n°2012-616 du 2 Mai 2012.

SOBERCO ENVIRONNEMENT

Version 1 - 16 Avril 2015

SOMMAIRE

PARTIE 1 - PRESENTATION DU PROJET DE PLAN LOCAL DE DEPLACEMENT	7
1 - Rappel du contexte de l'élaboration du PLD	8
1.1 - Le PDU d'Ile de France	8
1.1.1 - Elaboration du PDUIF.....	8
1.1.2 - Contenu du PDUIF.....	9
1.2 - Elaboration du PLD de la Communauté de Communes des Deux Fleuves (CC2F).....	11
1.2.1 - Le PLD : déclinaison locale du PDUIF	11
1.2.2 - Calendrier et méthode d'élaboration du PLD de la CC2F	11
1.2.3 - Articulation du PLD au regard du PDUIF	13
2 - Présentation du contenu du projet de PLD de la CC2F	14
2.1 - Les actions sur le réseau viaire.....	14
2.2 - Les actions sur les transports collectifs	16
2.3 - Les actions sur les modes actifs	17
2.4 - Les actions transversales	18
PARTIE 2 - ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	19
1 - Contexte territorial	20
1.1 - Localisation géographique	20
1.1.1 - Contexte géographique	20
1.1.2 - Contexte Administratif.....	21
1.2 - Contexte physique.....	21
1.2.1 - Topographie.....	21
1.2.2 - Contexte climatique.....	23
1.2.3 - Contexte géologique.....	23
2- Les déplacements	24
2.1- Le réseau viaire	24
2.1.1 - Réseau routier.....	24
2.1.2 - Réseau ferroviaire.....	24
2.1.3 - Réseau fluvial.....	25
2.1.4 - Infrastructures de transport aérien	25
2.2 - Le stationnement	25
2.3 - Les transports en commun.....	27
2.3.1 - Transport ferroviaire.....	27
2.3.2 - Transport par cars interurbains	28
2.3.3 - Lignes de bus urbaines.....	28

2.4 - Les modes actifs	30
2.4.1 - La marche à pied.....	30
2.4.2- Le vélo.....	30
2.5 - Les transports de marchandises.....	32
2.5.1 - Transport fluvial.....	32
2.5.2 - Transport ferroviaire.....	33
2.5.3 - Fret routier.....	33
3 - La qualité de l'air	34
3.1 - Normes des polluants.....	34
3.2- Rappels règlementaires.....	36
3.2.1 - Règlementation européenne.....	36
3.2.2 - Règlementation nationale	37
3.3 - Le réseau de surveillance de la qualité de l'air en Ile de France	38
3.4 - Les outils de gestion et de planification.....	39
3.4.1 - Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE).....	39
3.4.2 - Le Plan de Protection pour l'Atmosphère (PPA).....	40
3.5 - Les principales sources de pollution atmosphérique dans le secteur de la CC2F.....	40
3.6 - Les données par polluants.....	41
3.6.1 - Les oxydes d'azotes (NOx)	41
3.6.2 - Les Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (CONVM)	43
3.6.3 - Le dioxyde de soufre.....	45
3.6.4 - Les particules PM10 et PM2.5	47
3.6.5 - Les gaz à effet de serre	50
3.7 - Zoom sur les émissions lié au trafic routier	52
3.8 - Comparaison des émissions et des sources des polluants avec le département et la région	53
3.8.1 - Comparaison des parts des sources d'émissions sur le territoire d'étude, à l'échelle du département et de la région Ile-de-France.....	53
3.8.2 - Approche quantitative des émissions de polluants du au trafic routier sur le territoire d'étude, à l'échelle du département et de la région Ile-de-France.....	56
3.9 - Qualité de l'air : Synthèse des enjeux	57
4 - L'ambiance acoustique	58
4.1 - Le classement sonore des infrastructures routières et ferroviaires	58
4.2 - Etat des lieux du bruit sur le territoire.	60
4.2.1 - cartographies du bruit	60
4.2.2 - Plans de prévention du bruit dans l'environnement	64
4.3 - Bruit : Synthèse et enjeux	66

5 - Les consommations énergétiques	67
5.1 - Les constats	67
5.2 - Energie : les enjeux.....	71
6 - La consommation d'espace	72
6.1 - Les constats	72
6.2 - Consommation d'espaces : les enjeux	76
7 - Biodiversité et milieux naturels	77
7.1 - Contexte faunistique, floristique et milieux naturels.....	77
7.1.1 - Milieux naturels et agricoles.....	77
7.1.2 - Zones d'Inventaires.....	80
7.1.3 - périmètres de protection des milieux naturels	83
7.2 - Contexte Natura 2000	84
7.2.1 - Les différents zonages Natura 2000.....	84
7.2.2 - Les sites Natura 2000 du territoire	85
7.3 - Continuités écologiques et trames vertes et bleues.....	88
7.3.1 - Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)	88
7.3.2 - Les trames vertes et bleues du projet de SCOT Seine et Loing.....	90
7.4 - Les enjeux	90
8 - Ressources en eau	91
8.1 – Hydrogéologie et Hydrologie.....	91
8.1.1 – Nappes aquifères	91
8.1.2 – Réseau de surface	92
8.1.3 – Protection de la ressource	94
8.2 – Alimentation en eau	94
8.2.1 – Alimentation en eau potable	95
8.2.2 – Autres prélèvements en eau	98
8.3 – Assainissement	98
8.3.1 - Réseau.....	98
8.3.2 - Traitement	99
8.2 - Ressource en eau : Les enjeux.....	100
9 - Les paysages et le patrimoine	101
9.1 - Unités paysagères	101
9.2 - Sites Inscrit et sites classés.....	103
9.3 - Patrimoine	104
9.4 - Archéologie	104

9.5 - Les enjeux.....	105
10 - Risques naturels et technologiques, sites et sols pollués	106
10.1 - Les Risques Naturels.....	106
10.1.1 - Risque d'inondations	106
10.1.2 - Risques naturels : mouvements de sols et effondrements de carrières souterraines	107
10.1.3 - Risques naturels : feux de forêt	107
8.2 - Les Risques Technologiques	107
10.2.1 - Risques technologiques	107
10.2.2 - Installations classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE)	110
10.3 - Les Sites et sols pollués	111
10.3.1 - Sites Basias	111
10.3.2 - Sites Basol	112
10.4 - Risques naturels et technologiques, sites et sols pollués : les enjeux	112
11 - Déchets.....	113
11.1 - Collecte.....	113
11.1.1 - Collecte en porte à porte	113
11.1.2 - Collecte en PAV	113
11.2 - Traitement.....	114
11.3 - Actions de réduction et valorisation des déchets.....	114
11.4 - Les déchets : enjeux	115
12 - Contexte urbain et socio-économique.....	115
12.1 - Contexte général	115
12.2 - Documents d'urbanismes et de planification	115
12.2.1 - Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF).....	115
12.2.2 - Le projet de SCOT « Seine et Loing »	116
12.2.3 - Les documents d'urbanismes des communes	118
13 - Synthèse des enjeux en lien avec un plan local de Déplacements.....	119

PARTIE 3 - DESCRIPTION SOMMAIRE DES PRINCIPALES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE PLD	121
1 - Analyse sommaire des incidences environnementale par actions du pld.....	122
1.1 - Les actions sur le réseau viaire.....	122
1.2 - Les actions sur les transports collectifs.....	126
1.3 - Les actions sur les modes actifs	128
1.4 - Les actions transversales.....	131
2 - Evaluation des principaux enjeux et impacts par thématiques environnementales	133
3 - Propositions de mesures d’optimisations environnementales du projet de PLD.....	137

PARTIE 1 - PRESENTATION DU PROJET DE PLAN LOCAL DE DEPLACEMENT

1 - RAPPEL DU CONTEXTE DE L'ÉLABORATION DU PLD

1.1 - Le PDU d'Ile de France

1.1.1 - Elaboration du PDUIF

Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) est un document stratégique relatif aux modes de déplacements des franciliens et des marchandises, à l'horizon 2020

Il traite des politiques de mobilité sur l'ensemble du territoire régional, intègre tous les modes de transports (transports collectifs, voitures particulières, deux-roues motorisés, marche et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière. Il fixe ainsi les objectifs des politiques de déplacements d'ici à 2020.

Il vise un équilibre durable en tenant compte des besoins de mobilité, qui connaissent une croissance évaluée à 7% d'ici 2020.

Afin de répondre aux enjeux de sécurité y compris en matière de qualité de l'air et de diminution des émissions de gaz à effet de serre, les objectifs en matière d'évolution des pratiques de mobilité des personnes sont à l'horizon 2020 :

- un accroissement de 20 % des déplacements en transports collectifs
- un accroissement de 10 % des déplacements en modes actifs (vélo et marche)
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et 2 roues motorisées.

Les plans de déplacements urbains ont été introduits par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) (n°82-1153 du 30 décembre 1982) et rendus obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la loi de 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE).

Le projet de PDUIF a été arrêté par le Conseil régional le 16 février 2012, après l'organisation d'une consultation des personnes publiques associées (départements, communes et groupements de communes, etc.) au second semestre 2012, d'un avis de l'autorité environnementale et d'une enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013.

Le projet du PDUIF a fait l'objet d'un avis de l'État, avant son approbation par le Conseil régional.

C'est la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) qui est chargée de recueillir les observations des services concernés, de les coordonner et synthétiser. Le Préfet de région a signé l'avis favorable de l'État, le 5 juin 2014.

Le PDUIF a été définitivement approuvé à 19 juin 2014, par le Conseil régional.

On rappellera par ailleurs que le PDUIF a fait l'objet d'une évaluation environnementale complète. Cette évaluation environnementale, ainsi que le projet de PDUIF avant adoption a donc reçu un avis de l'autorité environnementale, représenté par le préfet de la région Ile de France, rendu en date du 25 Mars 2013.

1.1.2 - Contenu du PDUIF

Le PDUIF 2014-2020 est structuré autour de 8 Défis qui recourent un total de 30 actions. L'ensemble de ces actions couvre l'intégralité des modes de déplacements, et porte tant sur les mesures d'aménagement du territoire que sur des mesures immatérielles d'accompagnement des acteurs et de communication.

Le plan du PDUIF est présenté comme suit :

Défi	Actions
Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs	Action 1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture
Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs	Action 2.1 Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant Action 2.2 Un métro modernisé et étendu Action 2.3 Tramway et T Zen : une offre de transport structurante Action 2.4 Un réseau de bus plus attractif Action 2.5 Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité Action 2.6 Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs Action 2.7 Faciliter l'achat des titres de transport Action 2.8 Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact Navigo Action 2.9 Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage
Défis 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement	Action 3/4.1 Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs Action 3/4.2 Résorber les principales coupures urbaines Action 3.1 Aménager la rue pour le piéton
Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo	Action 3/4.1 Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs Action 3/4.2 Résorber les principales coupures urbaines Action 4.1 Rendre la voirie cyclable Action 4.2 Favoriser le stationnement des vélos Action 4.3 Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics

Défi	Actions
<p>Défi 5 : Agir sur les conditions d’usage des modes individuels motorisés</p>	<p>Action 5.1 Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière</p> <p>Action 5.2 Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d’une mobilité durable</p> <p>Action 5.3 Encadrer le développement du stationnement privé</p> <p>Action 5.4 Optimiser l’exploitation routière pour limiter la congestion routière</p> <p>Action 5.5 Encourager et développer la pratique du covoiturage</p> <p>Action 5.6 Encourager l’autopartage</p>
<p>Défi 6 : Rendre accessible l’ensemble de la chaîne de déplacement</p>	<p>Action 6.1 Rendre la voirie accessible</p> <p>Action 6.2 Rendre les transports collectifs accessibles</p>
<p>Défi 7 : Rationaliser l’organisation des flux de marchandises et favoriser l’usage de la voie d’eau et du train</p>	<p>Action 7.1 Préserver et développer des sites à vocation logistique</p> <p>Action 7.2 Favoriser l’usage de la voie d’eau</p> <p>Action 7.3 Améliorer l’offre de transport ferroviaire</p> <p>Action 7.4 Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison</p> <p>Action 7.5 Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises</p>
<p>Défi 8 : Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF</p>	<p>Sans action sous-jacente</p>
<p>Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements</p>	<p>Action 9.1 Développer les plans de déplacements d’entreprises et d’administrations</p> <p>Action 9.2 Développer les plans de déplacements d’établissements scolaires</p> <p>Action 9.3 Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité</p>

1.2 - Elaboration du PLD de la Communauté de Communes des Deux Fleuves (CC2F)

1.2.1 - Le PLD : déclinaison locale du PDUIF

Les **PLD complètent le PDUIF en détaillant et précisant son contenu au niveau local**. Ils sont élaborés à l'initiative des EPCI ou des syndicats mixtes, qui doivent aussi associer le Conseil Régional, les Conseils Généraux intéressés, ainsi que l'Etat et le STIF. D'autres acteurs de la société civile (représentants des professions et usagers des transports, les chambres de commerce et d'industrie, associations de protection de l'environnement) sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

Certaines des actions du PDUIF doivent obligatoirement être déclinées dans les PLD. Celles-ci, regroupées dans un volet d'êt « socle » portent sur une amélioration du contexte :

- De l'attractivité des réseaux de bus,
- Des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM),
- Des conditions de déplacements d'êt doux (marche et vélo),
- De la sécurité routière,
- Des politiques de stationnement en faveur d'une mobilité durable,
- Des politiques en matière de transport de marchandises.

Le PLD de la CC2F s'appuie sur ces orientations pour mettre en place un projet de mobilité durable sur le territoire, adapté au contexte local et répondant notamment aux objectifs suivants :

- développer une mobilité compatible avec les enjeux du développement durable ;
- promouvoir un cadre de vie et un développement équilibré du territoire ;
- améliorer le fonctionnement de l'agglomération pour une mobilité optimale tous modes de circulation ;
- assurer les déplacements de toute la population, dans toute l'agglomération ;
- améliorer l'offre en transports collectifs ;
- développer les circulations douces ;
- organiser l'offre en matière de stationnement dans le cœur de l'agglomération et notamment autour de la gare ;
- favoriser l'interconnexion des différents réseaux de transport ;
- rationaliser l'organisation des flux de marchandises sur le territoire.

1.2.2 - Calendrier et méthode d'élaboration du PLD de la CC2F

Le projet de PLD de la CC2F relève de la tenue d'une démarche générale en trois phases techniques, plus une phase transversale de communication - concertation qui s'achèvera par une enquête publique.

L'élaboration du PLD de la CC2F a pour principal objectif de préparer la mobilité demain, à travers la promotion des modes de déplacements les moins consommateurs d'énergie, conciliant les besoins

des usagers et la nécessité de lutter localement contre l'effet de serre : c'est donc viser la diminution du trafic automobile (sans la diaboliser).

Afin de caractériser au mieux les actions à déployer sur le territoire, les études devant aboutir à l'approbation du PLD reposent sur :

Une première phase de diagnostic complet présentant les points forts et points faibles du territoire en termes de déplacements (de mars à décembre 2013). Le diagnostic définitif a été approuvé en Comité local plénier le Lundi 10 février 2014.

- Une deuxième phase, d'élaboration du programme d'action (de janvier 2014 à septembre 2014). Cette deuxième phase s'est basée sur différents temps forts sur la base du diagnostic et des propositions du bureau d'étude en charge de l'élaboration du PLD, ainsi que sur la tenue de 3 ateliers participatifs :
 - Les actions sur le réseau viaire et le transport de marchandises
 - Les actions sur les transports collectifs urbains
 - Les actions sur les modes doux

80 pistes d'actions ont été évaluées au cours des ateliers de travail thématiques

- Une troisième phase de formalisation du projet de PLD (de septembre 2014 à Avril 2015), comprenant notamment la formalisation du programme d'action définitif, et reprenant 3 ateliers de travail thématiques (réseau viaire et stationnement, transports collectifs et modes doux) et un atelier transversal (ville haute de Montereau).

Une dernière phase est également prévue, afin d'assurer la tenue de l'enquête publique en vue d'une approbation définitive du PLD fin 2015.

L'élaboration du PLD constitue ainsi un document partagé entre les acteurs du territoire et partenaires de la Communauté de Communes des 2 Fleuves. Les acteurs participants aux groupes de travail et à l'élaboration du PLD regroupent ainsi :

- La Communauté de Communes des 2 Fleuves (CC2F)
- L'ensemble des 14 communes du territoire
- Le Conseil Général de Seine-et-Marne (77)
- Le conseil régional d'Ile de France
- Le Syndicat des Transport d'Ile de France (STIF)
- Les représentants de l'Etat sur le territoire (Préfecture et services)
- Les organismes de représentation des transporteurs
- Les chambres consulaires (Chambre de métiers et de l'artisanat, Chambre de Commerce et d'Industrie)
- Les Associations locales

1.2.3 - Articulation du PLD au regard du PDUIF

Conformément au PDUIF, le PLD des deux Fleuves comprendra deux volets, l'un socle l'autre dit à la carte.

Le volet socle regroupera les actions du PDUIF devant obligatoirement être déclinées dans les PLD.

- Action 2.4 : Un réseau de bus attractif
- Action 2.5 : Aménager des pôles d'échanges de qualité
- Action 3/4.1 : Pacifier la voirie
- Action 3/4.2 : Résorber les principales coupures urbaines
- Action 3.1 : Aménager la rue pour le piéton
- Action 4.1 : Rendre la voirie cyclable
- Action 4.2 : Favoriser le stationnement des vélos
- Action 5.1 : Atteindre un objectif de sécurité routière ambitieux
- Action 5.2 : Mettre en œuvre, au niveau local, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable
- Action 6.1 : Rendre la voirie accessible
- Action 7.1 : Préserver et développer des sites à vocation logistique
- Action 7.4 : Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

Le volet à la carte puisera dans les autres actions du PDUIF.

2 - PRESENTATION DU CONTENU DU PROJET DE PLD DE LA CC2F

Le projet de PLD de la CC2F comprend un total de 17 Actions, chacune comprenant une ou plusieurs mesures, **regroupées en 4 thématiques** :

- Les actions sur le réseau viaire (comprenant notamment le stationnement et le transport de marchandises) ;
- Les actions sur les transports collectifs urbains ;
- Les actions sur les modes actifs ;
- Les actions transversales ;

2.1 - Les actions sur le réseau viaire

Action 1 : Mettre en place une hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire

Cette action a pour objectif de redonner un statut à chaque axe en fonction des usages observés (transit, échanges, local...) et redéfinir un maillage du réseau avec des axes structurants pour assurer une bonne desserte du territoire et accueillir tous les modes. En outre, l'un des objectifs sous-jacent est de désengorger les voies inadaptées au trafic qu'elles supportent en réorientant les véhicules sur des voies calibrées.

4 pistes d'actions sont envisagées :

- Réaliser une véritable hiérarchisation du réseau viaire ;
- Étudier la mise en place de nouveaux franchissements de la Seine et de l'Yonne ;
- Orienter le trafic autoroutier entrant afin d'éviter les flux de transit dans le centre de Montereau ;
- Organiser la circulation depuis les départementales qui convergent vers Montereau avec un réseau de boulevards urbains multimodaux.

Action 2 : Agir en matière de sécurisation des déplacements

Cette action reprend l'action 5.1 du PDUIF (atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière). Elle vise principalement à permettre de résorber les points durs en matière d'accidentologie et de redonner à chaque mode de déplacement sa place sur l'espace public et la voirie.

Elle comprend 2 pistes d'actions :

- Généraliser les zones de pacification de la voirie dans les zones urbaines ;
- Sécuriser les intersections des axes structurants pour tous les modes.

Action 3 : Favoriser le développement du covoiturage sur la CC2F

L'objectif de cette action est de réduire le flux de véhicules circulant sur le territoire et de diminuer le nombre de véhicules en stationnement, ainsi que d'inciter à l'usage de modes alternatifs à l'autosolisme.

Pour ce faire, 3 pistes ont été identifiées :

- Créer des aires de covoiturage aux principaux nœuds routiers du territoire ;
- Aménager des places dédiées au covoiturage à proximité des pôles générateurs de déplacements du territoire ;
- Promouvoir la pratique du covoiturage dans les PDE, PDIE et PDA.

Action 4 : Favoriser l'émergence d'un Plan Local de Stationnement (PLS) sur Montereau et traiter la problématique du stationnement sur la CC2F

Cette action reprend l'action socle 5.2 du PDUIF (Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable), afin de réduire l'emprise du stationnement sur voirie avec un usage plus rationnel de l'espace et d'inciter à l'usage des modes alternatifs à travers une meilleure politique de stationnement.

De nombreuses actions ponctuelles sont proposées afin de participer à cet objectif :

- Diminuer l'offre globale de stationnement sur voirie dans le centre de Montereau ;
- Proposer un abonnement à destination des résidents pour les parkings du centre-ville de Montereau ;
- Réorganiser le stationnement dans le centre-ville de Montereau afin d'éviter la dissémination des véhicules en stationnement sur la commune ;
- Renvoyer le stationnement longue -durée dans les parcs de stationnement aménagés ;
- Améliorer l'accès et le jalonnement à destination des parkings du centre-ville ;
- Mener des campagnes de marquage au sol ;
- Renforcer le contrôle et la verbalisation du stationnement ;
- Mettre aux normes les places de stationnement PMR actuelles et en créer de nouvelles ;
- Intégrer dans l'Art.12 du règlement des PLU des maxima pour le stationnement automobile et des minima pour le stationnement des cycles.

Action 5 : Organiser la circulation des Poids Lourds sur la CC2F en prenant en compte les développements logistique attendus

Cette action reprend les actions socles 7.1 (Préserver et développer des sites à vocation logistique) et 7.2 (Favoriser l'usage de la voie d'eau) du PDUIF avec pour objectif de déterminer un itinéraire PL sur le territoire et en organisant ces circulations en prenant en compte le développement attendu du port et de la zone de Marolles notamment, afin **d'homogénéiser la réglementation à l'échelle de la CC2F et Réduire le trafic poids lourds dans Montereau-Fault-Yonne.**

3 pistes sont évoquées dans cette action :

- Réorganiser les places de livraison et faire appliquer le pouvoir de police du Maire ;
- Elaborer un schéma d'itinéraires PL avec un jalonnement cohérent sur l'ensemble du territoire ;
- Accompagner le développement du transport de marchandises par voie d'eau sur le territoire.

2.2 - Les actions sur les transports collectifs

Action 6: Structurer l'offre du réseau Siyonne autour d'une ligne forte maillant les principales centralités de la zone dense

Cette action reprend l'action socle 2.4 du PDUIF (Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé).

L'objectif est d'augmenter l'attractivité du réseau de bus urbain en répondant au mieux aux attentes des usagers et de favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs.

Pour ce faire, une première étape essentielle porte sur la réalisation d'une étude spécifique de restructuration de l'offre de transports collectifs.

Action 7 : Favoriser l'émergence d'un véritable pôle d'échanges au niveau de la gare de Montereau

Cette action reprend l'action socle 2.5 (Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité). L'objectif est d'améliorer l'intermodalité en gare de Montereau-Fault-Yonne afin d'améliorer l'attractivité de la gare et des TC et de revoir les différentes composantes du PEM (organisation physique du PEM, interaction avec les autres modes...).

3 mesures sont intégrées à cette action :

- Encourager le projet de requalification de la gare de Montereau ;
- Améliorer les conditions de circulation pour les modes doux entre la gare et le centre-ville de Montereau ;
- Développer l'information dynamique sur les principaux arrêts de TC.

Action 8 : Création de deux nouveaux pôles d'échanges

Cette action reprend l'action socle 2.4 (Un réseau de bus plus attractif) et 2.5 (Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité) du PDUIF, dans l'optique d'améliorer l'intermodalité sur l'ensemble du réseau de bus urbain de la CC2F, et notamment de favoriser le report modal vers les TC et les modes doux vers les zones d'activités et le centre de Montereau.

Pour ce faire, il est envisagé :

- De créer un pôle d'échange au Nord du territoire sur Surville ;
- De créer un pôle d'échange au Sud du territoire sur Bréau.

Action 9 : Organiser le réseau Siyonne pour une meilleure réponse aux besoins des usagers

Comme pour l'action précédente, cette action a pour but d'améliorer l'intermodalité sur le réseau de bus urbain de la CC2F, en favorisant le report modal vers les TC et les modes doux au travers d'une meilleure communication sur le réseau.

A ce titre, il est prévu :

- D'aménager le parking de la gare de La Grande Paroisse ;
- D'améliorer la communication du réseau TAD.

2.3 - Les actions sur les modes actifs

Action 10 : Favoriser des villes et des bourgs marchables

Cette action reprend les actions socles 1.1 (Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture) et 3/4.1 (Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs) du PDUIF. L'optique de cette action est de Favoriser la pratique de la marche en réduisant les contraintes qui pèsent sur les déplacements piétons et de développer des outils de favorisation de la marche et des secteurs de pacification de la voirie.

3 pistes d'actions sont prévues :

- Développer des cheminements piétons entre les quartiers d'habitation et les centres-bourgs ;
- Réaliser une carte des temps piéton à l'échelle de la ville-centre ;
- Aménager les quais de Seine et d'Yonne à destination des modes doux.

Action 11 : Favoriser le rabattement en modes alternatifs vers l'offre de TC

Outre la Favorisation de la pratique de la marche en réduisant les contraintes qui pèsent sur les déplacements piétons, cette action s'inscrit également dans une logique de développement de l'intermodalité à l'échelle de la CC2F.

Pour ce faire, il est prévu :

- D'améliorer les cheminements doux entre les arrêts TC et les zones d'activités ;
- De veiller à la sécurisation des déplacements doux du futur barreau du Bréau.

Action 12 : Favoriser le lien en modes actifs entre la Ville Haute et la Ville Basse

Cette action reprend l'action socle 3/4.2 du PDUIF (Résorber les principales coupures urbaines) afin de Réaliser un réseau cohérent et adapté aux pratiques des usagers (utilitaire, de loisirs, etc.) et de sécuriser les déplacements des modes doux.

3 pistes sont incluses dans cette action :

- Développer des cheminements sécurisés et accessibles pour lier la ville haute et la ville basse ;
- Créer une liaison directe pour les modes doux entre le futur écoquartier des bords d'eau et la ville basse
- Réaliser des aménagements de pacification de la voirie sur le pont de Seine.

Action 13 : Développer un réseau cyclable pour les déplacements quotidiens à l'échelle de la CC2F

Il s'agit ici de réaliser un réseau cohérent et adapté aux pratiques des usagers (utilitaire, de loisirs, etc.) et de sécuriser de manière plus globale les déplacements cyclables.

A ce titre, il est envisagé :

- De développer des liaisons cyclables structurantes à l'échelle de la CC2F ;
- De finaliser le maillage cyclable interne à la ville de Montereau.

Action 14 : Mieux prendre en compte le stationnement des cycles

Pour favoriser la pratique cyclable, il est essentiel de permettre aux cyclistes de stationner leur vélo autour des points structurants du territoire

L'idée de cette action est donc de Développer des espaces de stationnement vélo adaptés aux usages

2. 4 - Les actions transversales

Action 15 : Mieux informer et communiquer sur la mobilité sur la CC2F

Cette action vise à sensibiliser la population aux enjeux de la mobilité durable et à modifier le comportement de déplacements de la population en :

- Assurant de manière régulière des manifestations de promotion et de sensibilisation sur la mobilité durable
- Améliorant la lisibilité et la communication du réseau Siyonne

Action 16 : Favoriser l'émergence des PDE et PDS sur la CC2F

Cette action vise spécifiquement les déplacements pour les motifs domicile-travail. Son objectif est de permettre aux entreprises d'améliorer la mobilité de leur personnel et de développer le report modal pour le déplacement des pendulaires et des scolaires vers des modes alternatifs à la voiture

Pour ce faire, il est prévu :

- D'inciter et accompagner la mise en place de PDE (Plans de Déplacements d'Entreprise), PDIE (Plans de Déplacements Inter-Entreprises) et PDA (Plans de Déplacements d'Administrations) sur la CC2F ;
- D'inciter et accompagner la mise en place de Pédibus-Vélobus, PDES (Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires)

Action 17 : Rendre la voirie et les transports collectifs accessibles

Cette action s'inscrit dans les exigences législatives issues de la loi Handicap 2005 en rendant les arrêts accessibles et en anticipant les évolutions futures (projet urbain « global »)

3 pistes sont identifiées :

- Etablir une charte d'aménagement de la voirie pour la création de nouveaux quartiers ;
- Conditionner l'urbanisation nouvelle à la desserte TC actuelle ou envisagée ;
- Poursuivre la mise en accessibilité des quais des principales lignes de bus et du matériel roulant.

PARTIE 2 - ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

1 - CONTEXTE TERRITORIAL

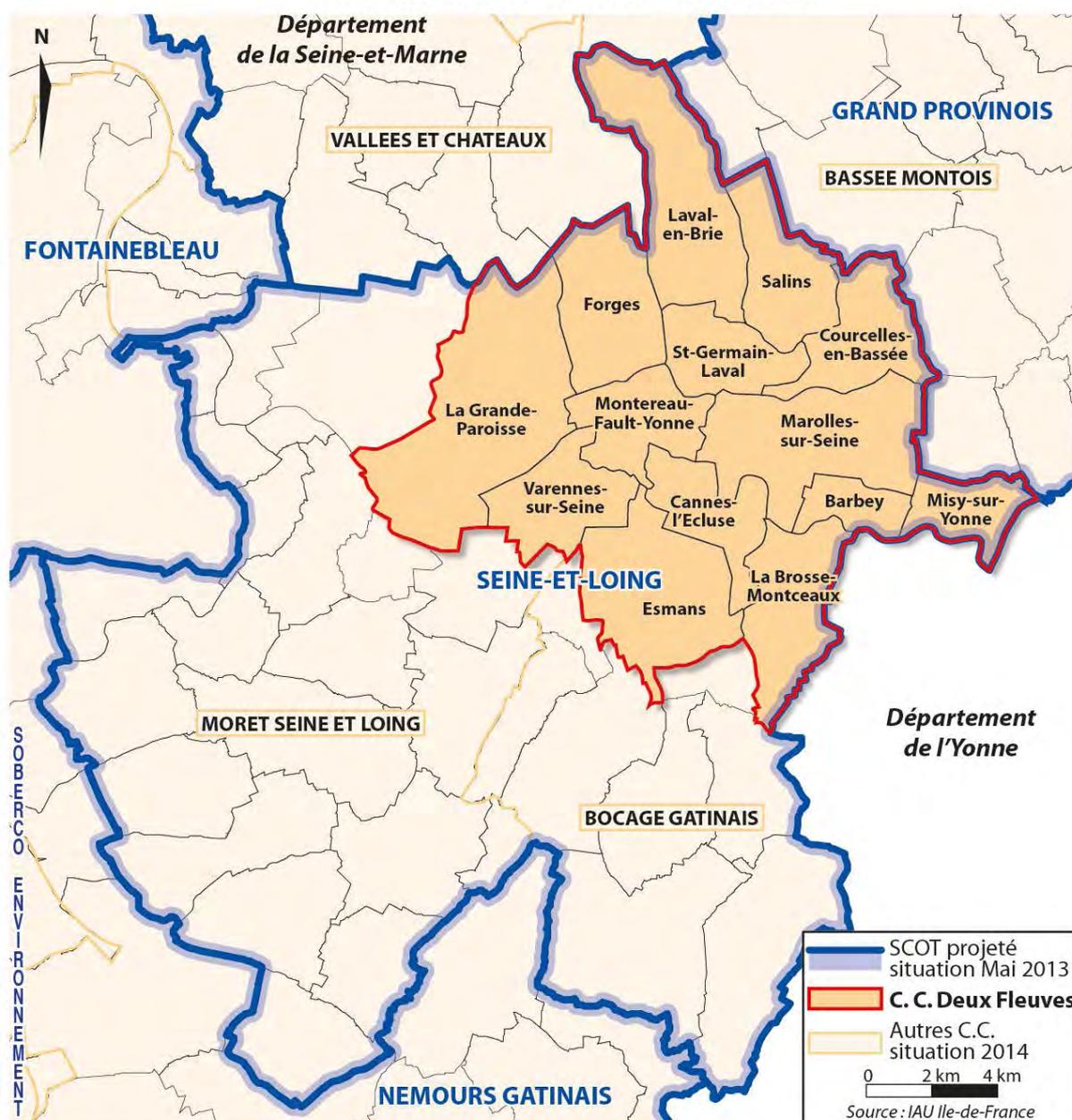
1.1 - Localisation géographique

1.1.1 - Contexte géographique

La Communauté de Communes des deux fleuves se situe au sud-est de la grande région parisienne, à environ 1h15 de Paris (90km) et 30 min de Melun (40km) en direction du Nord-ouest, mais également 15min de Fontainebleau à l’Ouest (20km) ainsi qu’à 30min de Sens (40km) en Bourgogne en direction du Sud-est

Le territoire est coupé par la Seine, qui s’étend selon un axe Ouest-est au milieu du territoire, et qui est rejoint depuis le Sud-est par l’Yonne, qui se jette dans la Seine à Montereau-Fault-Yonne.

CONTEXTE ADMINISTRATIF



1.1.2 - Contexte Administratif

Le territoire d'étude repose sur le périmètre administratif de la Communauté de Communes des 2 Fleuves, qui regroupe 14 communes (Barbey, Cannes-Ecluse, Courcelles-en-Bassée, Esmans, Forges, La Brosse Montceaux, La Grande Paroisse, Laval-en-Brie, Marolles-sur-Seine, Misy-sur-Yonne, Montereau-Fault-Yonne, Saint-Germain-Laval, Salins et Varennes-sur-Seine) représentant 34 436 habitants.

Le territoire est inscrit dans la région île de France, département de Seine et Marne (77). Il est également compris dans le périmètre du futur Schéma de Cohérence Territorial de Seine-et-Loing, en cours de création.

1.2 - Contexte physique

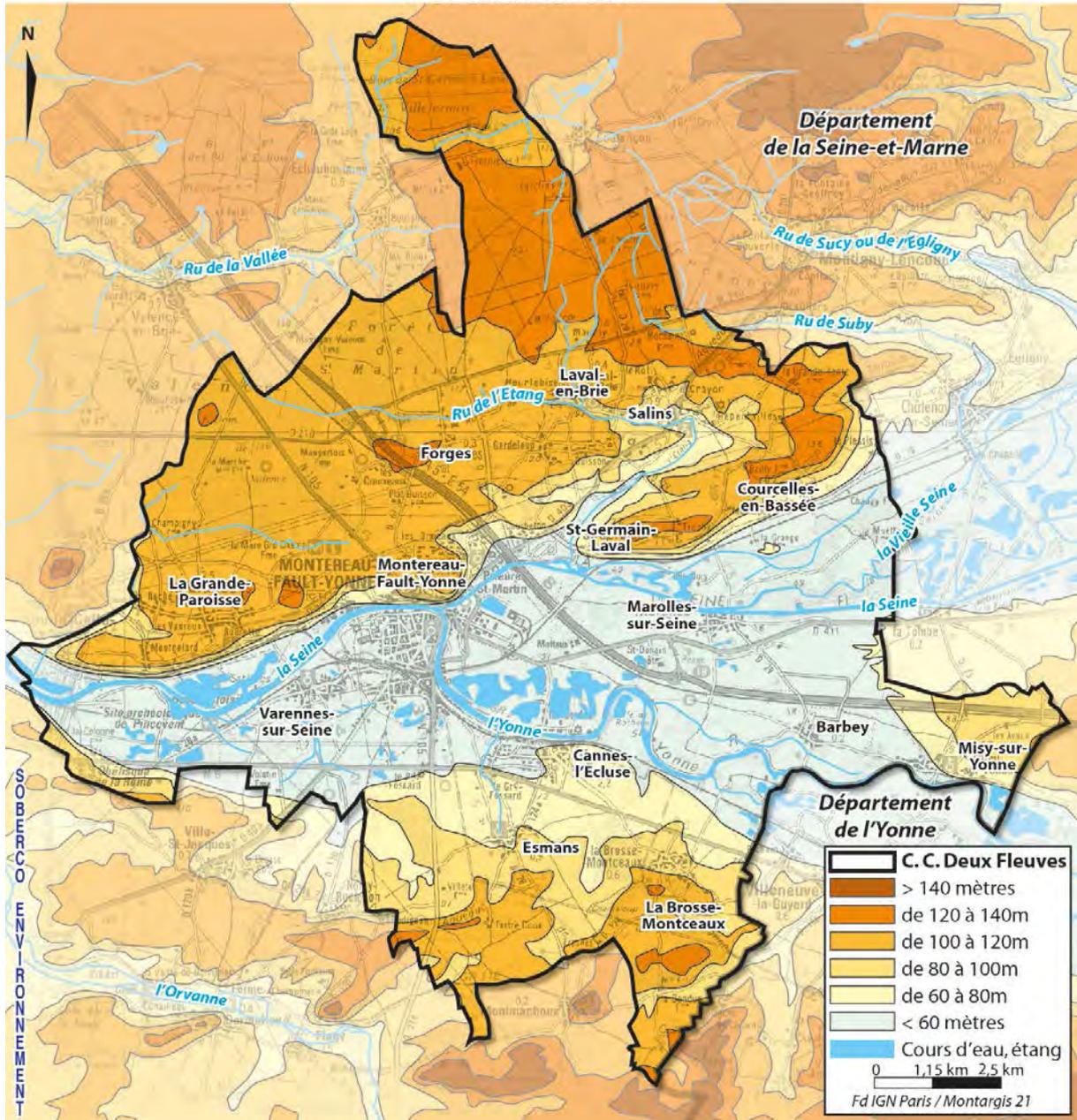
1.2.1 - Topographie

Le territoire s'inscrit sur le rebord du plateau de Brie incliné vers le sud-ouest, et qui marque en sa limite par plusieurs monts qui surplombent la vallée de la Seine. Il atteint une altitude de 133 m sur le territoire, et jusqu'à 146 m pour les monts sur le rebord du plateau à La Grande Paroisse notamment. Des coteaux escarpés sont présents sur les communes surplombant la Bassée : Saint-Germain Laval, Courcelles-en-Bassée et Salins.

La Seine dégage une large vallée, dépassant 3 km de largeur par endroits, marquant la partie sud-centrale du territoire de la CC2F. La plaine de la Seine varie entre 45 et 55 m d'altitude sur le territoire. Le Loing, qui entaille le plateau du Gâtinais, vient marquer la limite Sud du territoire.

Le territoire d'étude se caractérise ainsi par un relief marqué, deux plateaux au nord et au sud entourant la vallée de la Seine et la plaine au centre. La présence de nombreux monts et de coteaux marquant une transition rapide entre vallée et plateau avec des dénivelés entre 80 et 100m, offre des paysages particuliers et de nombreux points de vue.

TOPOGRAPHIE



1.2.2 - Contexte climatique

Le climat de Seine-et-Marne est un **climat océanique dégradé, doux et assez peu ensoleillé**. Il est caractérisé par un éloignement de la mer et l'apparition sporadique d'influences continentales qui renforcent les écarts de température.

A Melun (station météo à 30 km de Montereau), la température moyenne est de 3,2°C en janvier et 18,6°C en juillet. Les normales annuelles déterminent une température minimale de 6,8°C et une température maximale de 15,7°C.

La pluviosité annuelle moyenne est d'environ 677 mm par an, légèrement supérieure au reste de la région Ile-de-France (600 mm). On dénombre 117 jours avec précipitations par an soit environ 1 jour sur 3. Les pluies sont également réparties sur l'année. Elles sont fréquentes en hiver, et plus rares mais plus intenses en été, à cause des orages.

L'ensoleillement atteint ses maxima entre les mois de mai à août. Au total, on compte 1752 heures d'insolation par an dont 149 jours de faible ensoleillement et 60 de fort ensoleillement.

Les vents dominants sont essentiellement d'origine sud-ouest, notamment pour les vents forts et moyens, et dans une moindre mesure d'origine nord-est et est pour les vents moyens. La période la plus ventée s'étale d'octobre à mars.

1.2.3 - Contexte géologique

Les grandes structures du relief correspondent aux grands ensembles géologiques. Les rivières et la Seine, en entaillant le relief, ont mis à jour les couches sédimentaires intermédiaires. Les buttes témoins attestent, elles, de l'extension passée des plateaux et mettent à jour la succession des couches géologiques.

Sur le plateau de Brie, affleure le calcaire de Brie stampien. Des poches de sables de Fontainebleau apparaissent par endroits (en rose).

Sur les coteaux abrupts, le socle de craie blanche à silex datant du sénonien, couche sédimentaire dure, recouvert par les colluvions en bas de coteau.

Les vallées sont couvertes d'alluvions récentes de l'holocène dans leurs parties centrales: limons, argiles, sables, tourbes localement. Dans le lit majeur sont présents des alluvions anciennes : sables et graviers, colluvions, alluvions et apports éoliens. Ils constituent une ressource exploitée sur le territoire (nombreuses carrières dans la vallée de la Seine).

2- LES DEPLACEMENTS

2.1- Le réseau viaire

Le territoire de la CC2F se caractérise par **un maillage complet des voies de communication tous modes**, permettant de répondre aux principaux besoins de déplacements des habitants.

2.1.1 - Réseau routier

L'autoroute A5, desservant le territoire permet aux personnes habitant les communes de la CC2F, de rejoindre rapidement les « grandes » destinations nationales, aussi bien au Nord qu'au Sud du territoire (Paris, Lyon...). Avant de se connecter à la francilienne, 60 000 véhicules y circulent par jour en moyenne sur l'A5. L'A5 est connectée à l'A19 à proximité de la commune de Sens, et permet ainsi aux véhicules venant du Sud, de rejoindre l'Est de l'agglomération parisienne sans emprunter l'A6. **Deux échangeurs desservent le territoire de la CC2F depuis l'A5 et y impactent les pratiques de déplacements, en offrant une desserte aisée du territoire.**

Le réseau routier est complété par un maillage fin de routes départementales permettant notamment de connecter Montereau aux autres principaux pôles départementaux (Melun, Fontainebleau) et secondaires (Provins, Nemours). Les voiries principales ont un rôle impactant à l'échelle départementale voire régionale (D210, D403, D606 et D605). Ces axes principaux (hors A5) s'intersectent au niveau de Montereau et en particulier aux abords de la Seine et de l'Yonne

En dehors de l'A5, l'axe le plus fréquenté de la CC2F est **Le Pont de Seine**, qui supporte un trafic d'environ **23 000 véhicules en (en Moyenne Journalière Annuelle (MJA))**, du fait de l'effet **d'entonnoir** pour le franchissement du fleuve : **La Seine constitue en effet une coupure naturelle, véritable barrière pour les échanges Nord-Sud sur le territoire de la CC2F.**

De nombreuses voies locales d'intérêt communautaire complétant finement le réseau viaire desservant le territoire. Quelques difficultés ponctuelles sont relevées au niveau d'autres franchissements et en entrée sud de ville....

2.1.2 - Réseau ferroviaire

La CC2F est également traversée par un axe ferroviaire offrant des connexions efficaces vers les principaux bassins régionaux, d'emplois et d'études notamment, que sont Paris, Melun et Fontainebleau.

Deux gares SNCF sur les communes du territoire, sont situées sur cet axe ferroviaire : les gares de Montereau et de la Grande-Paroisse.

2.1.3 - Réseau fluvial

Des infrastructures de transport fluvial sont également présentes sur le territoire de la CC2F, permettant le transport de marchandises par ce mode. Le port fluvial de Montereau est un port industriel s'étendant sur une trentaine d'hectares, formant une des plus grandes zones logistiques du Sud-Est parisien. Ses connexions routières et ferroviaires vont permettre à ce port, de devenir une véritable plateforme de transport de marchandises multimodale (projet de port à conteneurs). Le port est accessible aux grands gabarits et est équipé de 3 ouvrages de chargement et de déchargement. Sa situation géographique, à la confluence de l'Yonne et de la Seine multiplie de fait, ses possibilités de développement...

2.1.4 - Infrastructures de transport aérien

L'aéroport international d'Orly se situe par le biais du réseau autoroutier, à moins d'une heure de route des communes de la CC2F.

2.2 - Le stationnement

La politique de stationnement est concentrée sur la commune de Montereau. Toutefois, sur l'ensemble du territoire de la CC2F, il n'existe aucune place payante. Les seuls cadrages réglementaires existants jouent sur la limitation du stationnement dans la durée : ces cadrages concernent principalement le centre de la commune de Montereau : 2 000 places de stationnement sont recensées au centre ville de la commune de Montereau, dont environ 360 avec une durée de stationnement limitée dans le temps. 18 % des places de stationnement font donc l'objet d'une réglementation dans le temps.

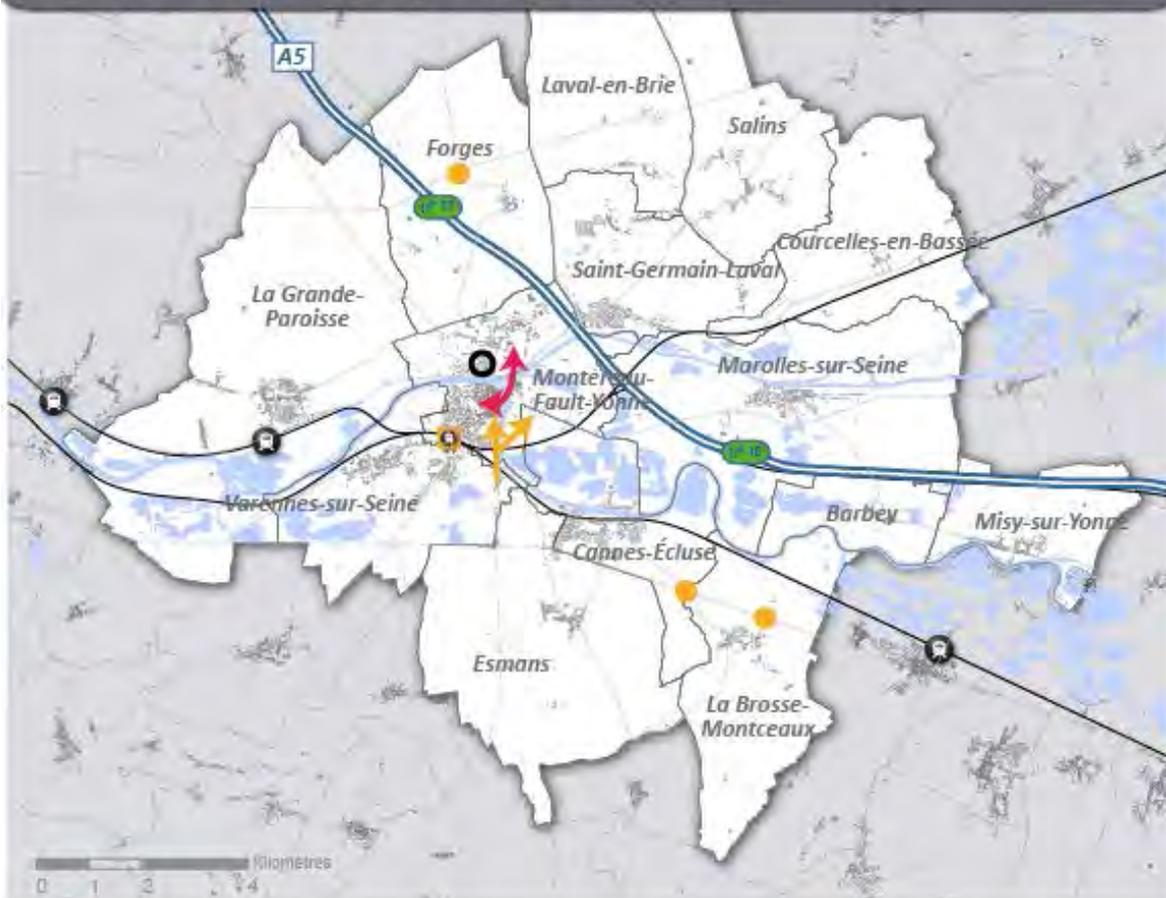
Sur le reste du territoire, on observe que peu de politiques de régulations du stationnement : quelques zones bleues, ou des places minutes en face de commerces.

Cependant, il a été mis en évidence que les problématiques de gestion du stationnement concernent prioritairement le centre de Montereau : le secteur de la gare est particulièrement problématique et complètement saturé en matière de stationnement en journée, par les pendulaires, et le secteur centre révèle une inadéquation entre l'offre et la demande en journée, où il est saturé.

En dehors du stationnement tout public, le centre-ville de la commune de Montereau dispose de nombreuses **aires de livraison**. 16 emplacements dédiés à la livraison de marchandises ont été recensés, logiquement concentrés à proximité des commerces. Toutefois, ces places sont trop souvent prises par des véhicules qui ne sont pas en livraison comme en témoignent les photos ci-dessous.

Le volume de places de **stationnement accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite** semble globalement correct, certains secteurs paraissent en effet en déficit de ce genre de places, notamment sur le secteur de la gare de Montereau.

Carte de synthèse du réseau viaire



Connexion entre le centre-ville et la ville haute de Montereau :
Un effet entonnoir au niveau du Pont de Seine



Une entrée sud de la ville parfois congestionnée à l'heure
de pointe du soir et des échanges Est-Ouest sur le Pont
Pompidou parfois délicats.

Des difficultés d'insertion sur
certaines routes départementales

Un secteur de la gare de Montereau
congestionné aux HP au moment des
départs ou arrivées des trains



Deux accès au réseau autoroutier pour une desserte intéressante pour le territoire



2.3 - Les transports en commun

Trois types d'offre de transports en commun sont présents sur le territoire de la CC2F.

- **une offre régionale ferrée**, tournée vers Paris avec la ligne R du réseau Transilien.
- **Une offre de transport routier interurbain (10 lignes)**, rayonnant davantage à l'échelle départementale, permettent ensuite de connecter les communes de la CC2F aux autres pôles départementaux et garantissent également les dessertes scolaires.
- Enfin, le **réseau urbain** de la CC2F, « Siyonne », est composé de neuf lignes régulières, essentiellement en rabattement sur la commune de Montereau.

La gare de Montereau joue un véritable rôle de Pôle d'Echanges Multimodal (PEM), où plusieurs modes de transport sont possibles sur un même espace. La gare de Montereau peut être considérée comme étant le principal nœud de correspondances pour les transports en commun. Toutefois, le réseau global de transports en commun étant particulièrement dense et son maillage pertinent, font que 80 % de la population se situe dans l'aire de chalandise des transports collectifs (moins de 5 min. à pied d'un arrêt de bus ou moins de 15 min. d'une gare).

Toutefois, ce constat encourageant se nuance par le fait que 80 % de la population de la CC2F n'est pas à 15 minutes à pied d'une gare, imposant de mettre en place des solutions de mobilité pertinentes et performantes pour relier les principales zones d'habitations aux gares du territoire.

2.3.1 - Transport ferroviaire

L'offre de transport ferroviaire est principalement assurée, sur le territoire, par la présence de la ligne de Transilien « R », qui offre **Sur un jour ouvrable de base (mardi ou jeudi), un trajet toutes les 20-25 minutes en moyenne et par sens, sur une amplitude horaire allant de 5h12 à 0h49**. Le week-end, l'offre reste quantitativement assez attractive avec un niveau d'offre maintenu à 77 % par rapport à un jour ouvrable de base.

La gare de Montereau constitue le principal moyen d'accès au réseau, qui assure principalement un lien fort avec Paris (Gare de Lyon). Une autre gare est présente sur le territoire, sur la commune de La grande paroisse, offrant 42 services sur un jour ouvré banalisé. Ce réseau permet des liaisons avec Fontainebleau et Paris (via Melun notamment).

Le territoire est également desservi, en gare de Montereau, par le TER Bourgogne, qui offre **trois trains TER Bourgogne reliant Montereau à Paris Gare de Lyon avec un unique arrêt à Champagne-sur-Seine. En outre un unique train TER Bourgogne offre un trajet direct au départ de Paris-Bercy à 6h13**.

Le temps de parcours entre Paris et Montereau varie entre 39 minutes (pour le TER Bourgogne direct au départ de Paris-Bercy à 6h13) et 1h09 (via Champagne sur Seine et Melun). Les autres TER offrent au mieux un trajet en cinquante minutes, sans rupture de charge et qui sont particulièrement attractifs

Le train est un mode de transport concurrentiel à la voiture pour effectuer des trajets entre Montereau et les villes de Paris, Melun et Fontainebleau, surtout pour Paris du fait des tarifs et surtout des temps de trajets. Cet intérêt est plus réduit pour la desserte de Melun et Fontainebleau, du fait de la plus faible distance/temps

Toutefois, Un certain nombre de services entre Paris et Montereau voient leur attractivité nettement réduite du fait de leur caractère omnibus de nombreux arrêts effectués, rallongeant ainsi les temps de parcours. Par ailleurs, 44 services entraînent une rupture de charge à Melun pour se rendre à Paris, augmentant de fait, les temps de parcours et réduisant l'attractivité de ces services.

2.3.2 - Transport par cars interurbains

10 lignes de cars interurbains desservent le territoire de la CC2F. En réalité, une ligne (ligne 46 du Conseil général de Seine et Marne) « Montereau-Melun » constitue l'épine dorsale de ce réseau à travers une offre attractive, tous publics (lisible et dense) et performante (62 services le mardi entre 6h30 et 18h08).

Les neuf autres lignes sont essentiellement destinées à un public de scolaires.

2.3.3 - Lignes de bus urbaines

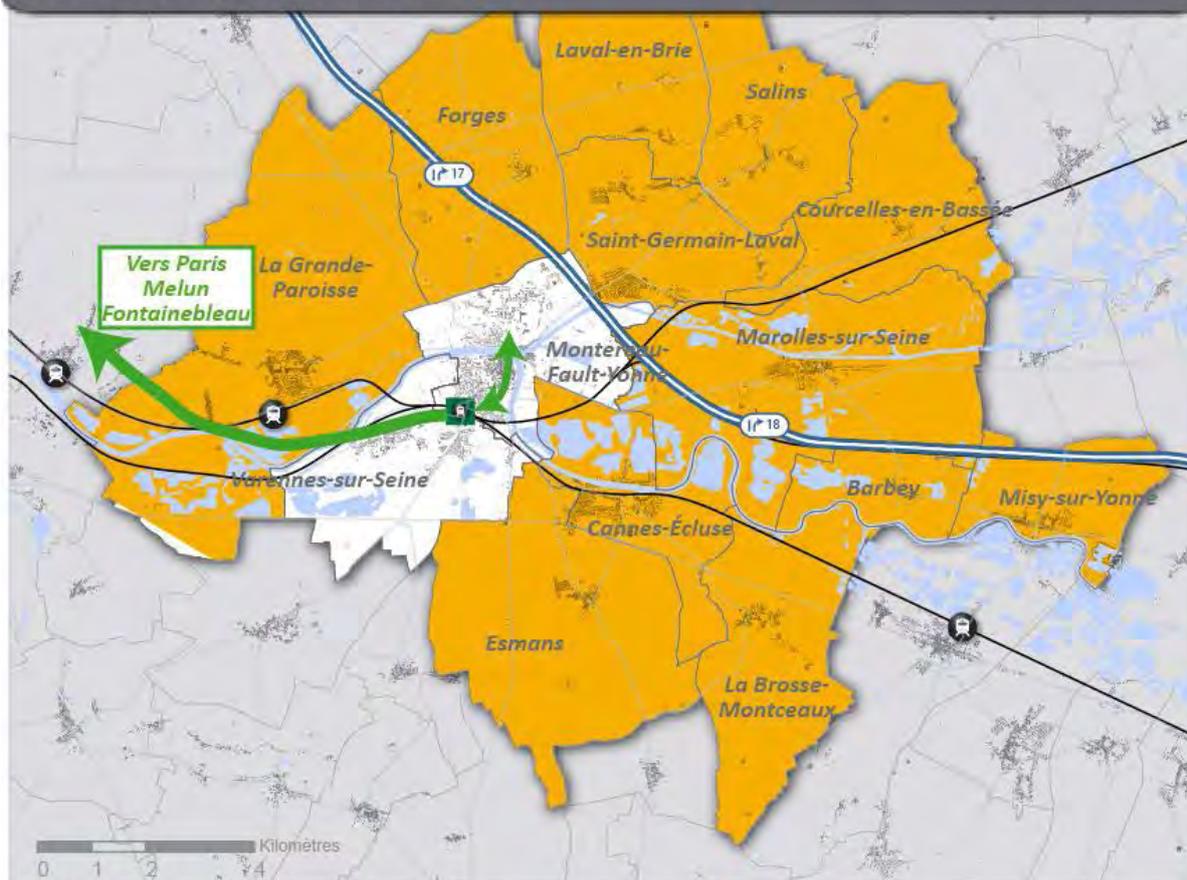
Le réseau Siyonne (réseau de bus urbains de la CC2F) apparaît comme étant **un réseau de transport en commun dense, avec un maillage fin**. Le niveau d'offre sur les lignes du réseau Siyonne est assez varié selon les lignes, mais ces écarts sont en corrélation avec les volumes de population des communes desservies.

Ce réseau fait l'objet d'**une hiérarchisation nette**, basée sur :

- Deux lignes fortes (A et B) avec la ligne A comme ligne structurante avec un niveau d'offre élevé et de bonnes fréquences.
- Six autres lignes régulières sont davantage construites pour un public de scolaires.
- Des lignes virtuelles de Transport à la Demande (TAD) proposant une offre (*essentiellement en heure creuse*) en constante augmentation et des services complémentaires (Provisiyon, Soirées Siyonne...)

Ce réseau accueille environ 2 700 voyages par jour de semaine en moyenne, avec sur la ligne A, plus de 30 voyages par service...

Carte de synthèse des TC



Une offre et une demande de transport importante entre la ville haute, le centre-ville et la gare de Montereau.



Une offre ferrée correcte à destination des principaux pôles départementaux et régionaux



Communes périurbaines, desservies par le réseau Siyonne et une offre à dominante scolaire, peu adaptée à un public de captifs ou d'actifs



La gare de Montereau : Un PEM performant, accueillant pratiquement toutes les lignes de TC desservant le territoire, mais où il conviendrait de sécuriser la pratique des modes actifs.

2.4 - Les modes actifs

2.4.1 - La marche à pied

Un déplacement sur trois est réalisé en mode actifs sur le secteur de Montereau. Compte tenu du faible taux de motorisation et d'une faible part des déplacements en deux roues, on peut imaginer que la marche est encore plus importante sur Montereau et notamment sur la ville haute.

D'une manière générale, les zones de modération de vitesse contribuent à la sécurisation des flux piétons notamment aux abords des établissements scolaires. Le stationnement des voitures sur les trottoirs, qu'il soit autorisé, ou illicite, nuit à la pratique de la marche et ne contribue pas à une bonne sécurité des piétons qui sont parfois obligés de marcher sur la chaussée.

Des cheminements piétons de qualité variable ont été observés sur le territoire de la CC2F. Globalement, les aménagements les plus récents sont de bonne qualité et sont donc à répéter. Ils gênent modérément le trafic afin de ralentir les véhicules pour in fine, assurer une plus grande sécurité aux piétons.

En revanche, dans certaines communes traversées par des axes très « roulants », la pratique de la marche peut se révéler assez inconfortable.

Les aménagements existants restent trop souvent discontinus et leur qualité est disparate sur le territoire de la CC2F. Des secteurs récemment aménagés prennent pleinement en compte la pratique piétonne, alors que des aménagements plus anciens n'incitent et ne sécurisent pas cette pratique.

2.4.2- Le vélo

Itinéraires et aménagements

Le réseau cyclable sur le territoire de la CC2F est constitué de 19 kilomètres de voiries qui sont aujourd'hui aménagées, dont près de neuf kilomètres sur la commune de Montereau. Peu de projets sont aujourd'hui prévus pour l'aménagement de nouveaux éléments de réseau cyclable. Les plus importants restent ceux de l'*Euroveloroutes*, le long de la Seine et de l'Yonne dont les études sont en cours pour une mise en œuvre à partir de 2015. Le réseau existant est caractérisé par de fortes discontinuités ne permettant pas la réalisation d'itinéraires sécurisés de bout en bout.

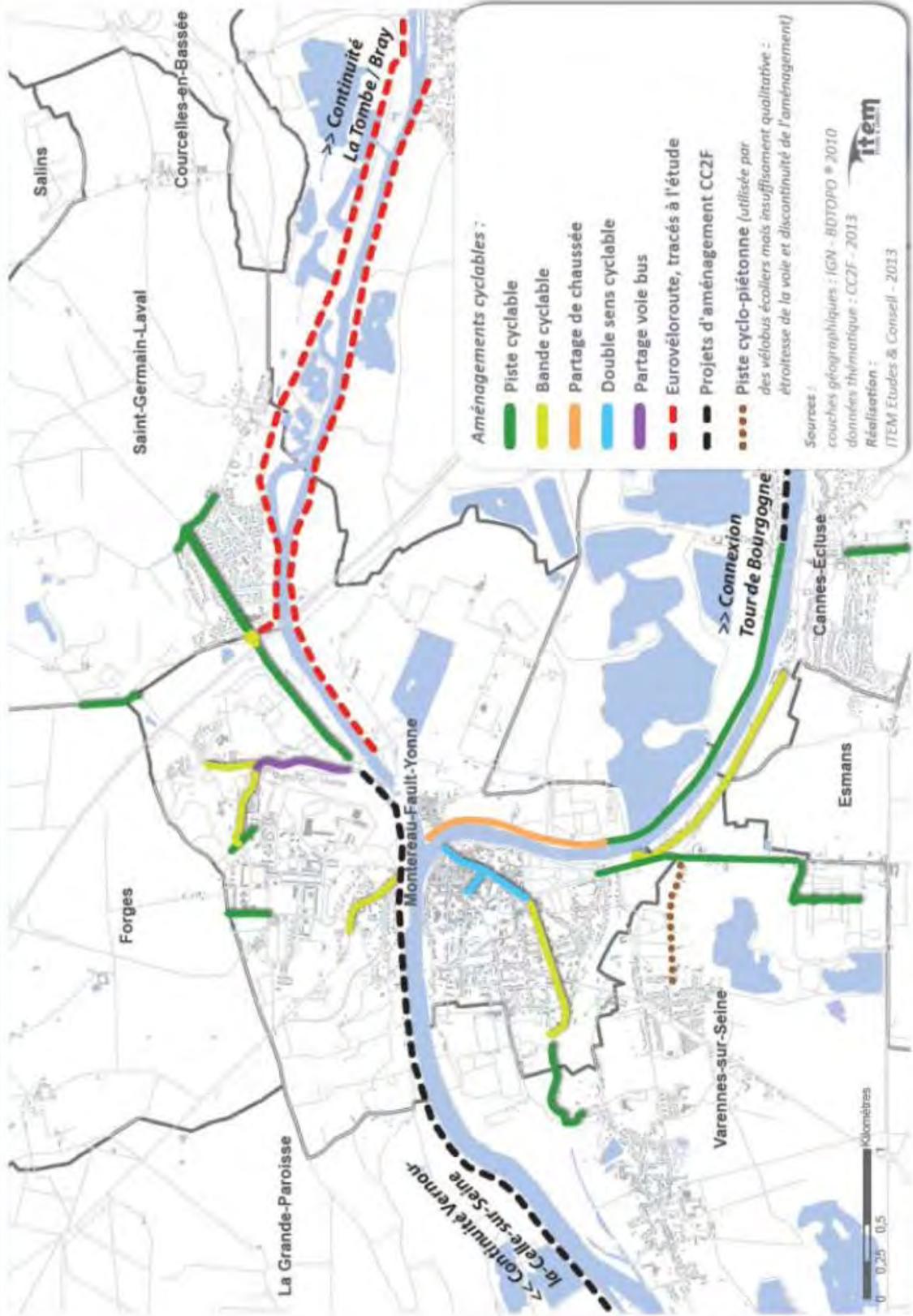
La partie sud de la CC2F est un secteur disposant d'un relief favorable à la pratique du cyclisme. A l'inverse, cette contrainte du relief peut avoir un certain impact sur des échanges entre les communes du nord et du sud de la CC2F, et entre la partie haute de Montereau et la ville basse. Divers franchissement comme des ponts ou des passages sous des voies ferrées constituent par ailleurs des goulets d'étranglement pouvant complexifier ou rallonger des trajets en vélo.

Sur l'ensemble du territoire de la CC2F, il a été relevé des éléments de stationnement cycles ne disposant que d'un point d'attache dans une très large majorité des cas. Si l'on ajoute à ce constat, un certain déficit en stationnement dans certains secteurs (arceaux notamment), **une pratique de stationnement anarchique sur du mobilier urbain se développe**, pouvant ponctuellement encombrer des cheminements piétons.

Sur le pôle d'échanges multimodal de Montereau, l'offre en stationnement cycles est plus diversifiée.



Aménagements cyclables existants et en projet sur le territoire



Pratique actuelle

Les itinéraires les plus pratiqués par les cyclistes le sont sur des axes assez fortement utilisés par les circulations motorisées. La majorité des déplacements concerne les liaisons « inter-quartiers » et les dessertes locales avec un axe principal nord <> sud traversant Montereau et des axes est <> ouest au sud de l'Yonne et de la Seine et au nord de la Seine.

Des difficultés sont recensées sur tous ces itinéraires, freinant de fait, l'usage du vélo :

- La circulation sur des voies à grande circulation fréquentées par de nombreux PL et des traversées dangereuses ne favorise pas l'usage des occasionnels,
- Les franchissements des ponts ou tunnels (sur la Seine, l'Yonne et les voies ferrées) génèrent souvent des rétrécissements,
- Les franchissements des giratoires (Europe, Sucrierie, ...) ne sont pas organisés pour les flux cyclables.

Ces difficultés ont parfois pour conséquence que les cyclistes préfèrent emprunter des trottoirs pour faciliter les traversées et franchissements des carrefours, créant ainsi des conflits avec les piétons, sources d'accidents potentiels.

2.5 - Les transports de marchandises

Le transport de marchandise est facilité, sur le territoire de la CC2F, par la présence :

- De la Seine et de l'Yonne, qui permettent du transport fluvial de grand gabarit.
- D'une liaison ferroviaire en cours de réouverture.
- D'une bonne desserte par mode routier du fait des départementales et du réseau autoroutier.

2.5.1 - Transport fluvial

Accessible aux grands gabarits (classe VI, convois de 3 000 à 5 000 tonnes entre Montereau, Gennevilliers et Bray-sur-Seine), **la Seine** est un fleuve reliant Montereau aux principaux ports franciliens. **L'Yonne** permet quant à elle de connecter Montereau à la partie septentrionale de la Bourgogne, mais le gabarit de cette dernière est moindre (classe II, bateaux de 400 à 500 tonnes).

Le **port de Montereau-Fault-Yonne constitue une zone logistique dotée d'une véritable plate-forme de transport multimodale**, pourvue de très bonnes liaisons routières ou ferroviaires. C'est un port industriel de 33 hectares, disposant de 3 ouvrages de chargement et de déchargement **pour un trafic annuel de 270 000 tonnes**, constitué principalement de produits sidérurgiques, de matériaux de construction et de granulats.

Le port joue pleinement son rôle de plateforme d'échange avec le réseau des ports d'Île-de-France. En pleine évolution, il **apparaît comme une plateforme à renforcer selon Ports de Paris**.

2.5.2 - Transport ferroviaire

Longtemps inutilisée, la ligne ferroviaire Flamboin-Gouaix/Montereau-Fault-Yonne est actuellement en pleine mutation. Initié dès 2005, le projet consiste à remettre en service une ligne ferroviaire de 30 km (8 km jusque Courcelles-en-Bassée puis 22 km jusque Flamboin) permettant l'acheminement de granulats en provenance de la Seine et Marne, de l'Aube et de la Haute-Marne, par l'intermédiaire de trains fret.

Cette réouverture permet de transporter 500 000 tonnes de granulats par an depuis 2008 entre la plate-forme multimodale de Courcelles-en-Bassée et Montereau-Fault-Yonne. Une augmentation du volume transporté est attendue pour les années à venir.

2.5.3 - Fret routier

La convergence des flux entraîne une part des poids lourds sur certains secteurs de la CC2F (entreprises, gare, port) qui dépasse les 10 %.

En effet, l'IAU Ile-de-France considère toutefois Montereau comme un lieu de chargement/déchargement, et comme la dernière zone industrialo-portuaire de la région sur la Seine Amont. Toutefois, le positionnement de la zone portuaire nécessite un passage obligé par les Ponts Saint-Martin au Nord et G. Pompidou au Sud.

Plus localement, on observe un fort trafic poids lourds sur les quais en raison du positionnement de l'entreprise Silec Câbles.

Ces flux, déjà importants, devraient avoir tendance à augmenter en raison du développement de la zone portuaire et de la ZAC de Marolles notamment.

Sur le reste du territoire, en revanche, peu de problèmes liés aux flux de poids lourds ont été notés au niveau des grandes surfaces et des commerces.

Montereau apparaît cependant comme étant un lieu de transit sur un axe Nord-Sud des convois exceptionnels (comme des convois agricoles et le transport de bois ronds par exemple). Toutefois, le fait que la préfecture et le département de Seine-et-Marne privilégient ces itinéraires pour les convois exceptionnels, démontre que les voiries privilégiées sont calibrées pour accueillir ce genre de trafic.

3 - LA QUALITE DE L'AIR

3.1 - Normes des polluants

Le dioxyde de soufre (SO₂) : c'est le gaz polluant le plus caractéristique des agglomérations industrialisées. Une faible part (15 %) est imputable aux moteurs diesels, mais il provient essentiellement de certains processus industriels et de la combustion du charbon et des fuel-oils : en brûlant, ces combustibles libèrent le soufre qu'ils contiennent et celui-ci se combine avec l'oxygène de l'air pour former le dioxyde de soufre

Objectif de qualité SO₂ : 50 µg / m³ en moyenne annuelle

Les oxydes d'azote (NO_x) : les émissions d'oxydes d'azote sont, pour l'essentiel, imputables à la circulation automobile et notamment aux poids lourds. Une part de ces émissions est également émise par le chauffage urbain, par les entreprises productrices d'énergie et par certaines activités agricoles (élevage, épandage d'engrais).

Une étude spécifique étant réalisée sur le dioxyde d'azote, une présentation des seuils réglementaires (décret du 15 février 2002) est rappelée par les valeurs suivantes :

- Objectif de qualité : 40 µg / m³ en moyenne annuelle
- Seuils d'information et de recommandation : 200 µg / m³ en moyenne horaire
- Seuils d'alerte : 400 µg / m³ en moyenne horaire (200 si la procédure d'information et de recommandation a été déclenchée la veille et le jour même, avec des prévisions pessimistes pour le lendemain).
- Valeur limite pour la protection de la santé humaine :
 - 200 µg / m³ pour le centile 98 (soit 175 heures de dépassement autorisées par année civile de 365 jours) calculée à partir des valeurs moyennes par heures.
 - 200 µg / m³ pour le centile 99,8 (soit 18 heures de dépassement autorisées par année civile de 365 jours) calculée à partir des valeurs moyennes par heures ou par période inférieure à l'heure.
 - 40 µg / m³ en moyenne annuelle.
- Valeur limite pour la protection de la végétation : 30 µg / m³ en moyenne annuelle d'oxydes d'azote.

L'ozone (O₃) : ce polluant est produit, dans l'atmosphère sous l'effet du rayonnement solaire, par des réactions photochimiques complexes à partir des oxydes d'azote et des hydrocarbures. Ainsi les concentrations maximales de ce polluant secondaire se rencontrent assez loin des sources de pollution.

- Objectif de qualité O₃ pour la santé humaine : 110 µg / m³ en moyenne sur une plage de 8 heures
- Objectif de qualité pour la protection de la végétation : 200 µg / m³ en moyenne horaire et 65 µg / m³ en moyenne sur 24 heures

Les composés organiques volatiles (COV) dont les hydrocarbures (HC) : ils trouvent leur origine dans les foyers de combustion domestiques ou industriels ainsi que par les véhicules à essence au niveau des évaporations et des imbrûlés dans les gaz d'échappement des automobiles. La famille des COV regroupe toutes les molécules formées d'atome d'hydrogène et de carbone (les hydrocarbures), mais également celles où certains atomes d'hydrogène sont remplacés par d'autres atomes comme l'azote, le chlore; le soufre, l'oxygène (les aldéhydes) pour citer les principaux. Il est fréquent de distinguer le méthane (CH₄) qui est un COV particulier, naturellement présent dans l'air, des autres COV pour lesquels on emploie la notation COVNM (composés organiques non méthaniques). Les HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) sont souvent classés dans les COV, mais les plus lourds d'entre eux n'en sont pas.

Le benzène fait partie des COV

- Objectif de qualité du benzène : 2 µg / m³ en moyenne annuelle
- Le monoxyde de carbone (CO) : ce gaz, issu d'une combustion incomplète de produits carbonés, est essentiellement produit par la circulation automobile.
- Objectif de qualité CO : 10 mg / m³ en moyenne sur 8 heures

Les particules de taille inférieure à 10µm (PM10) : ce sont des particules en suspension dans l'air émises par la circulation automobile (les moteurs diesels essentiellement), l'industrie et le chauffage urbain.

- Objectif de qualité pour des particules de diamètre inférieur ou égal à 10 µm : 30 µg / m³ en moyenne annuelle
- Les Eléments Traces Métalliques (ETM) désignent les métaux toxiques comme le nickel, le plomb, le cadmium, le chrome, l'arsenic et le mercure
- Le plomb (Pb) : Ce polluant n'est plus d'origine automobile, sa présence dans le supercarburant est interdite depuis le 01/01/2000.
- Objectif de qualité du plomb : 0,25 µg / m³ en moyenne annuelle

Le Cadmium: Le cadmium est émis par la combustion des combustibles minéraux solides, du fioul lourd, de la biomasse et de l'incinération des déchets. L'origine automobile est très faible

Le Nickel : Les principales émissions sont le raffinage du pétrole, la production d'électricité et l'industrie manufacturée. Les émissions d'origine automobile sont très faibles.

En ce qui concerne le dioxyde de carbone (CO₂), ce gaz, naturellement présent dans l'atmosphère à de fortes concentrations, diffère des polluants précédemment analysés par le type d'incidence qu'il engendre vis-à-vis de l'environnement. En effet, ce gaz, qui est produit lors des processus de respiration des organismes vivants et lors de tout processus de combustion (notamment celles des combustibles fossiles, tels que le fuel, le charbon et le gaz), intervient dans des phénomènes à plus long terme et induit des perturbations à une échelle plus vaste (échelle planétaire : "effet de serre"). En outre, la nocivité biologique du dioxyde de carbone (CO₂) n'apparaît qu'à de très fortes concentrations et par conséquent dans des conditions particulières (lieu confiné,...).

L'effet de serre est un phénomène naturel qui maintient la terre à une température supérieure à ce qu'elle serait sans cet effet thermique occasionné par le "piégeage" des radiations réémises par le sol. Néanmoins, l'accumulation récente dans l'atmosphère de certains gaz produits par les activités humaines (notamment le dioxyde de carbone) tend à augmenter ce processus et à entraîner un réchauffement de l'atmosphère, susceptible d'occasionner d'importantes modifications climatiques. Au côté du dioxyde de carbone, qui contribue à hauteur de 55 % au phénomène de réchauffement de l'atmosphère (constat fait entre 1980 et 1990), on recense d'autres gaz à effet de serre : le méthane (CH₄), le protoxyde d'azote (N₂O), les chlorofluorocarbures (CFC).

Depuis la conférence de Rio de Janeiro qui s'est tenue en 1992, cent soixante dix-huit états se sont engagés à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. La France s'est munie de textes législatifs afin d'y parvenir (maîtrise des émissions).

Pollution et météorologie : on rappellera l'importance de la météorologie sur la pollution globale. Certains phénomènes météorologiques peuvent contribuer à l'augmentation de la pollution atmosphérique : augmentation de la pression atmosphérique, atmosphère stable entraînant une moindre dispersion des polluants. Au contraire, les vents, lorsqu'ils ont une certaine intensité, permettent la dispersion de la pollution tandis que les pluies, en lessivant l'atmosphère, induisent une chute de la pollution. Ainsi, combinés à d'autres facteurs (saison froide avec les émissions liées au chauffage urbain, variation de l'intensité de la circulation,...), les taux des différents polluants relevés sont souvent sujets à de fortes variations.

Rappel important sur les notions d'émission et de concentration : les valeurs d'émission ne peuvent être directement comparées à des valeurs de concentration qui font appel aux principes de dispersion et de diffusion dans l'atmosphère.

3.2- Rappels règlementaires

3.2.1 - Règlementation européenne

La directive européenne "cadre" du 27 septembre 1996 (96/62/CE) établit les principes de base d'une stratégie européenne commune visant à améliorer la qualité de l'air et à réduire les effets nocifs des polluants sur la santé et l'environnement. Elle demande également d'évaluer la qualité de l'air ambiant dans chacun des Etats membres et d'informer le public, notamment lors du dépassement des seuils de pollution.

La directive "cadre" planifie et organise la surveillance autour de "directives filles" par polluants, qui précisent les seuils et modalités techniques de surveillance. Elles mentionnent 13 polluants pour lesquels une réglementation s'impose sur les concentrations dans l'air ambiant.

La directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 relative à la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, fusionne la directive "Cadre" et les directives "Filles" adoptées entre 1999 et 2002.

Cette nouvelle directive fixe des exigences de surveillance des différents polluants, notamment les particules.

Terminologie en cours :

- Objectif à long terme : niveau à atteindre à long terme, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement.
- Valeur cible : niveau de concentration fixé dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans la mesure du possible sur une période donnée.

- Valeur limite : niveau fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser une fois atteint.
- Niveau critique : niveau fixé sur la base des connaissances scientifiques, au-delà duquel des effets nocifs directs peuvent se produire sur certains récepteurs, tels que les arbres, autres plantes ou écosystèmes naturels, mais pas sur des êtres humains.
- Seuil d'information : niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine des groupes particulièrement sensibles de la population et pour lequel des informations immédiates et adéquates sont nécessaires.
- Seuil d'alerte : niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine de l'ensemble de la population et à partir duquel les Etats membres doivent immédiatement prendre des mesures.

3.2.2 - Règlementation nationale

Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie : LAURE

La Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 vise à rationaliser l'utilisation de l'énergie et à définir une politique publique intégrant l'air en matière de développement urbain. Elle est codifiée dans le livre II (Titre II) du Code de l'Environnement.

Elle inscrit comme objectif fondamental "la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé", et s'articule autour de trois grands axes :

- *la surveillance et l'information,*
- *l'élaboration d'outils de planification,*
- *la mise en place de mesures techniques, de dispositions fiscales et financières, de contrôles et de sanctions.*

Surveillance et information

La Loi instaure l'obligation du concours de l'état et des collectivités territoriales pour "l'exercice du droit à l'information sur la qualité de l'air et ses effets sur la santé et l'environnement".

Elle indique qu'un dispositif de surveillance de la qualité de l'air doit être mis en place à compter :

- du 1er janvier 1998 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants,
- au 1er janvier 2000 pour l'ensemble du territoire national.

La surveillance est confiée à des organismes agréés qui associent l'Etat, les collectivités territoriales, les émetteurs de substances surveillées, des associations agréées de défense de l'environnement et de consommateurs.

La liste des substances, faisant l'objet de cette surveillance, est déterminée par décret, fixant également, en termes de niveaux de concentrations dans l'air ambiant, différents objectifs de qualité, valeurs limites et seuils d'alerte, terminologie explicitée dans l'article 3 de la loi du 30 décembre 1996.

Au-delà de la mission de surveillance, les organismes agréés concourent à l'exercice du "droit à l'information sur la qualité de l'air [...] reconnu à chacun sur l'ensemble du territoire" (article 4). Le dépassement ou le risque de dépassement des seuils d'alerte implique, sous l'autorité des Préfets, la mise en œuvre d'actions d'information de la population exposée et de mesures d'urgence visant à ramener les niveaux de pollution en deçà de ces seuils (limitation de la circulation automobile, réduction des émissions des sources fixes et mobiles...).

L'information du public, dont l'Etat est le garant (par le biais des préfets), doit être réalisée périodiquement et une procédure d'alerte doit être déclenchée en cas de dépassement de seuil, accompagnée le cas échéant de mesures d'urgence (restriction des activités polluantes, notamment de la circulation automobile).

3.3 - Le réseau de surveillance de la qualité de l'air en Ile de France

En Ile-de-France, il existe un réseau de surveillance agréé par l'Etat surveillant la qualité de l'air : l'association Air Paris. Elle regroupe des représentants de l'état, des collectivités territoriales, des représentants des diverses activités contribuant à l'émission des substances surveillées, des associations agréées de protection de l'environnement et des personnalités qualifiées.

Créée en 1979, Airparif est agréée par le ministère de l'Environnement pour la surveillance de la qualité de l'air sur l'ensemble de l'Ile-de-France. Les missions d'Airparif répondent notamment à des exigences réglementaires qui se déclinent en quatre fonctions :

- Surveiller la qualité de l'air grâce à un dispositif de mesure et à des outils de simulation informatique et contribuer ainsi à l'évaluation des risques sanitaires et des effets sur l'environnement et le bâti.
- Informer les citoyens, les médias, les autorités et les décideurs :
 - en prévoyant et en diffusant chaque jour la qualité de l'air pour le jour même et le lendemain,
 - en participant au dispositif opérationnel d'alerte mis en place par les préfets d'Ile-de-France en cas d'épisode de pollution atmosphérique, notamment en prévoyant ces épisodes pour que des mesures de réduction des émissions puissent être mises en place par les autorités.
- Comprendre les phénomènes de pollution et évaluer, grâce à l'utilisation d'outils de modélisation, l'efficacité conjointe des stratégies proposées pour lutter contre la pollution atmosphérique et le changement climatique.

La qualité de l'air résulte d'un équilibre complexe entre les apports directs de polluants émis dans l'air, ce qu'on appelle les émissions de polluants, et toute une série de phénomènes auxquels les polluants vont être soumis une fois dans l'atmosphère : transport, dispersion (vents et turbulences à l'origine de la dilution des émissions), dépôt et transformations chimiques.

C'est pourquoi il faut distinguer les concentrations dans l'air ambiant de polluants (exprimées par exemple en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ou par un indice de la qualité de l'air), qui caractérisent la qualité de l'air respiré (immissions), et les émissions de polluants (dont les quantités sont exprimées en, kg, tonne,...) rejetées par une source donnée (une cheminée, un pot d'échappement) pendant une durée déterminée (heure, année,...). La qualité de l'air dépend des émissions, même s'il n'y a pas de lien simple direct entre les deux. La connaissance de ces émissions est donc primordiale pour la surveillance de la qualité de l'air.

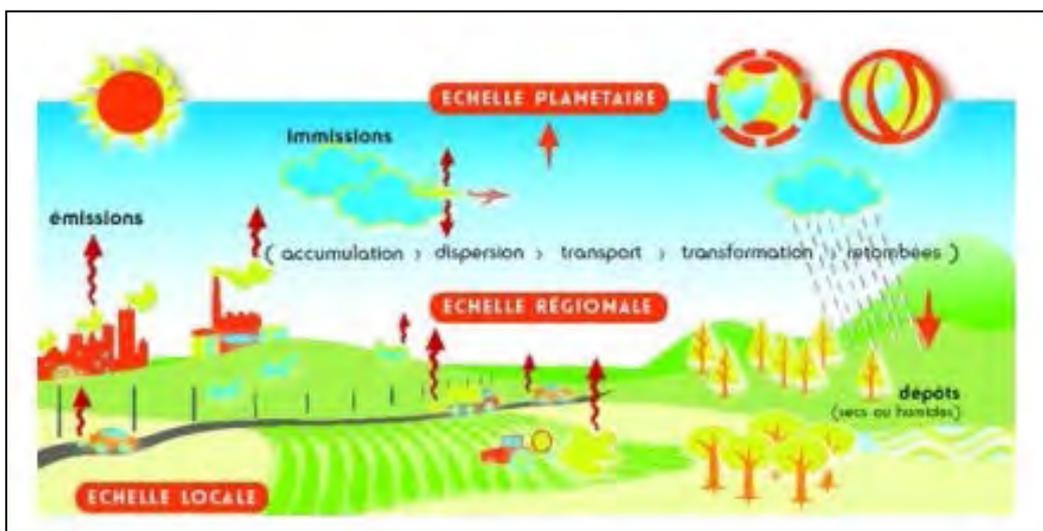


Figure 1: Schéma simplifié des sources d'émissions de polluants

Les données analysées proviennent de différentes études sur la qualité de l'air ainsi que des données transmises par Air Parif.

3.4 - Les outils de gestion et de planification

3.4.1 - Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE)

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) est créé par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi Grenelle 2. Il doit permettre à chaque région de définir ses objectifs et orientations propres afin de contribuer à l'atteinte des objectifs des 3x20 et engagements nationaux, à l'horizon 2020. Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) intègre en un seul et même document le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) et le Schéma Régional de l'éolien (SRE).

Il comporte :

- un état des lieux régional avec un bilan énergétique et un inventaire des émissions directes de Gaz à Effets de Serre (GES) et des principales émissions de polluants atmosphériques ;
- des évaluations sur les potentiels d'économies d'énergie et les gains d'émissions de GES correspondants, sur le potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération, sur la qualité de l'air et sur la vulnérabilité aux effets du changement climatique ;
- des objectifs et orientations sur la réduction des émissions de GES, la réduction et la prévention de la pollution atmosphérique, le développement des énergies renouvelables (le schéma régional éolien constituera une annexe du SRCAE) et des recommandations en matière de transport, d'urbanisme et d'information du public.

Le document du SRCAE porte plus spécifiquement des objectifs et orientations sur les thématiques suivantes : bâtiment, énergies renouvelables et de récupération, consommation électrique, transports, urbanisme et aménagements, activités économique, agriculture, mode de consommation durable, qualité de l'air, adaptation au changement climatique.

Le SRCAE été approuvé à l'unanimité par le Conseil régional le 23 novembre 2012. Le Préfet de la région Île-de-France a arrêté le 14 décembre 2012 le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie d'Île-de-France (SRCAE).

3.4.2 - Le Plan de Protection pour l'Atmosphère (PPA)

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (Loi LAURE) a instauré l'élaboration des Plans de Protection de l'Atmosphère, outils de planification pour la maîtrise de la qualité de l'air à l'échelle d'une zone ou d'une région.

Le plan de protection de l'atmosphère a pour objet, dans un délai qu'il fixe, de ramener à l'intérieur de la zone la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites, et de définir les modalités de la procédure d'alerte. Les objectifs globaux à atteindre définis par le PPA sont fixés sous forme de réduction des émissions globales d'un ou plusieurs polluants dans la zone considérée, soit de niveaux de concentration maximums de polluants mesurés par des stations fixes. En regard des objectifs à atteindre, le plan établit ensuite la liste des mesures pouvant être prises par les autorités administratives.

Le PPA doit, en outre, être compatible avec les orientations du plan régional de la qualité de l'air (PRQA) et, à compter de son adoption, avec les orientations du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)

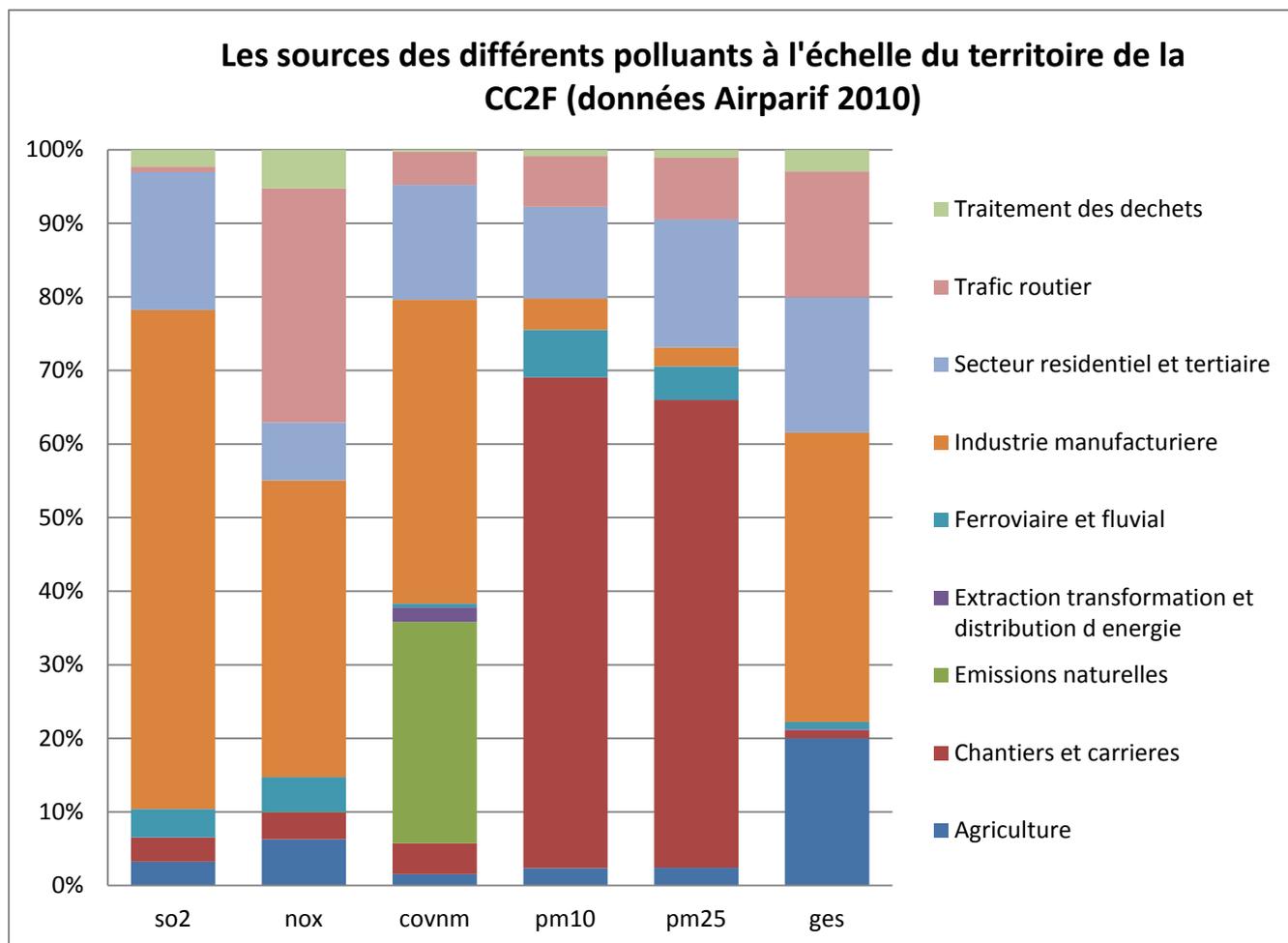
Le PPA 2005-2010 de la région Ile-de-France a été adopté en 2006 pour réduire l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé en région Ile-de-France. Il a été adopté en vue de baisser les concentrations dans l'air ambiant en oxydes d'azote, en composés organiques volatils (précurseurs d'ozone) et en particules en suspension. Le PPA s'assignait deux objectifs forts : l'amélioration de la qualité moyenne de l'air, c'est-à-dire l'air qu'on respire tous les jours ainsi que la diminution du nombre de jours de pics de pollution. Ces objectifs ont été déclinés en 9 mesures réglementaires.

Le projet de PPA révisé a été approuvé par arrêté inter-préfectoral le 25 mars 2013.

3.5 - Les principales sources de pollution atmosphérique dans le secteur de la CC2F

Sur le territoire de la CC2F, l'industrie manufacturière pour les émissions d'Oxyde d'azote (NOx), le Dioxyde de Soufre (SO2), les composés organiques volatiles (COVM) ainsi que celles des Gaz à effet de Serre (GES) et l'exploitation des carrières pour l'émission des particules fines (PM10 et PM2.5) sont les principales sources de polluants atmosphériques. A noter que l'industrie manufacturière est principalement concentrée à Montereau-Fault-Yonne.

Le trafic routier, le secteur du résidentiel tertiaire et l'agriculture sont les autres sources conséquentes d'émissions de polluants.



3.6 - Les données par polluants

3.6.1 - Les oxydes d'azotes (NOx)

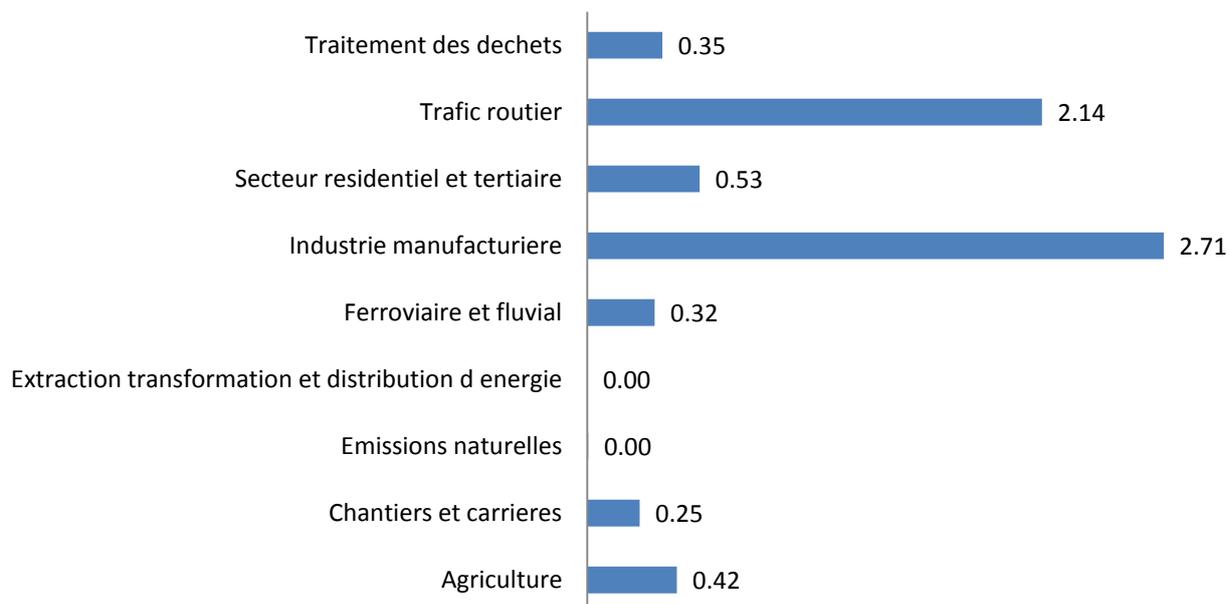
Caractéristique du polluant

L'ensemble des oxydes d'azote, notés NOx regroupe de nombreux composés chimiques (NO, NO₂, N₂O, N₂O₅, ...). Seuls le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO₂) bénéficient d'une réglementation et font l'objet de mesures en continu. Ils proviennent essentiellement des phénomènes de combustion et d'incinération de matériaux combustibles. Tous les secteurs utilisateurs de combustibles (gazole, essence, charbons, fiouls, gaz naturel,...) sont concernés, en particulier les transports routiers. En conséquence, les émissions de NOx sont concentrées dans les secteurs urbains et le long des axes routiers.

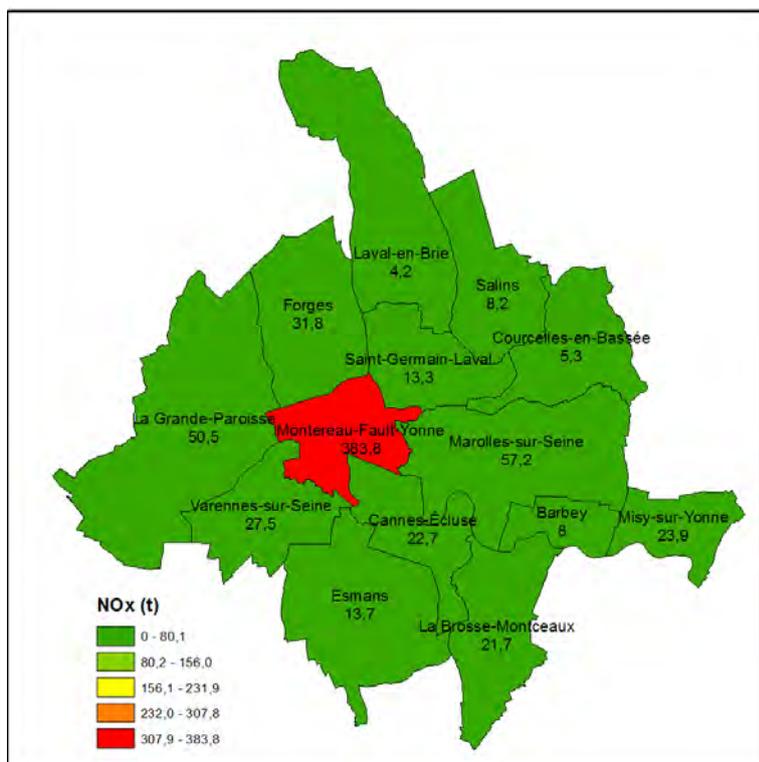
Répartition sectorielle des émissions

Sur le territoire, les émissions annuelles de NOx atteignent 672 tonnes par an et sont majoritairement dû à l'industrie manufacturière (271 tonnes soit 40%) et au trafic routier (214 tonnes soit 32%). Les autres sources d'émissions de NOx varient entre 0 et 8%.

Répartition sectorielle des émissions de NOx à l'échelle du territoire de la CC2F



Répartition par communes des émissions



Les émissions de NOx se font principalement sur Montereau Fault Yonne avec 56% des émissions annuels. Les autres communes ont des taux d'émissions beaucoup plus faible puisque Marolles-sur-Seine est la deuxième commune la plus émettrice de NOx avec seulement 8,1% des émissions du territoire.

Evolution des émissions

type d'émissions	NOx					
	valeur 2000	part 2000	valeur 2010	valeur 2010	évolution quantitative	évolution relative
Agriculture	60,1	7%	42,12	6%	-18,01	-30%
Chantiers et carrières	48,1	6%	24,68	4%	-23,45	-49%
Emissions naturelles	0,5	0%	0,47	0%	-0,03	-7%
Extraction transformation et distribution d'énergie	124,1	15%	0,00	0%	-124,10	-100%
Ferroviaire et fluvial	20,2	2%	31,70	5%	11,46	57%
Industrie manufacturière	126,0	16%	270,92	40%	144,88	115%
Secteur résidentiel et tertiaire	43,4	5%	52,87	8%	9,50	22%
Trafic routier	335,6	41%	213,68	32%	-121,90	-36%
Traitement des déchets	54,2	7%	35,31	5%	-18,92	-35%
TOTAL	812,3	100%	671,75	100%	-140,59	-17%

La répartition des émissions de NOx selon les différentes sources a considérablement évolué entre 2000 et 2010. Dans cette intervalle de temps, ces émissions ont chuté de 17% toutes sources confondues et de 36% pour le trafic routier. En revanche, celles liées à l'industrie manufacturière ont plus que doublé (+115%).

3.6.2 - Les Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (CONVM)

Caractéristiques du polluant

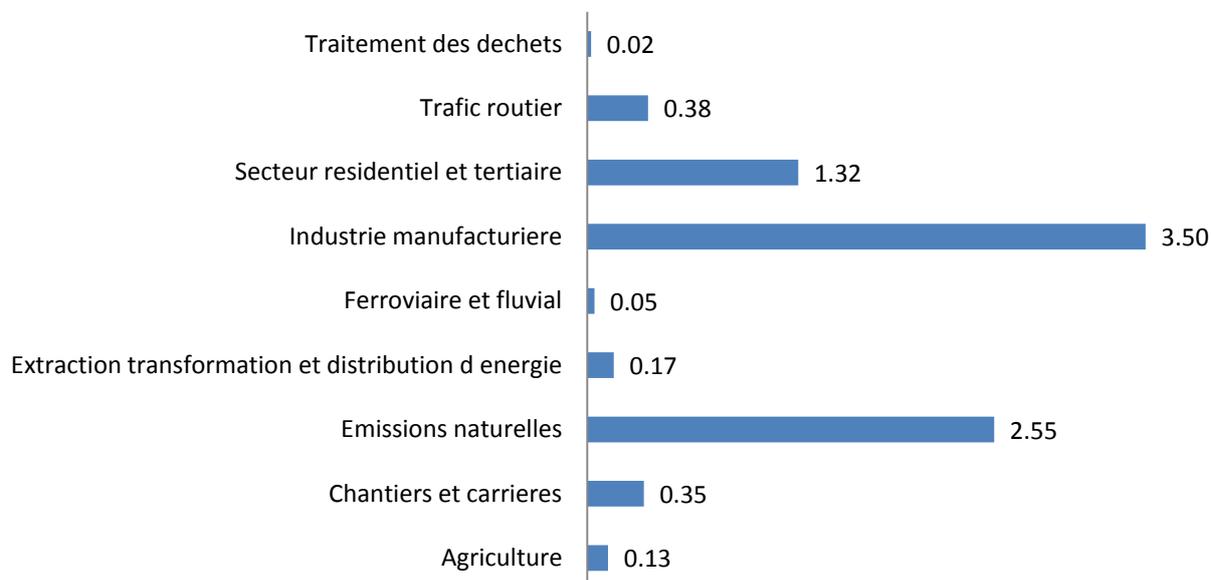
Les CONVM regroupent un grand nombre de substances volatiles tant d'origine biotique (sources naturelles) qu'anthropique (dues aux activités humaines). Cette famille comprend des composés cancérogènes (comme le benzène) et des précurseurs de la formation photochimique de l'ozone.

D'un point de vue anthropique, ils peuvent provenir : de vapeurs d'hydrocarbures issues de la transformation du stockage ou de la distribution de produits pétroliers, de composés imbrulés ou mal brûlés qui s'échappent des installations d'incinération, de combustion et des moteurs thermiques, de solvants organiques présents dans les peintures et les encres d'imprimeries ou encore exploités pour leur pouvoir dégraissant.

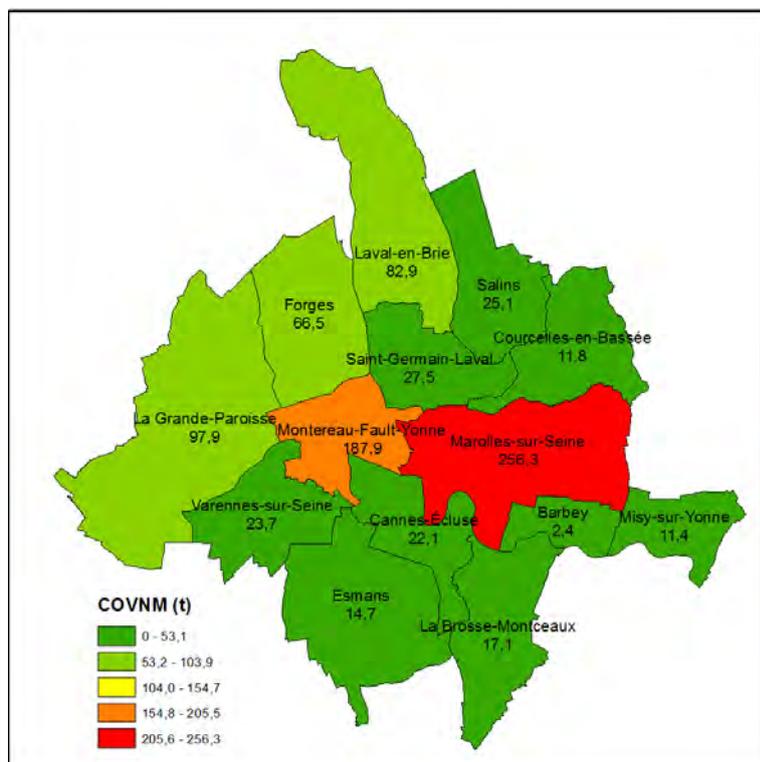
Répartition sectorielle des émissions

Sur le territoire d'études les émissions annuelles de CONVM atteignent 847 tonnes et sont majoritairement dû à l'industrie manufacturière (349 tonnes soit 41%), les émissions naturelles (255 tonnes soit 30%) et au secteur résidentiel et tertiaire (132 tonnes soit 16%). Le trafic routier représente 4% des émissions pour 38 tonnes. Les autres sources varient entre 0 et 4%.

Répartition sectorielle des émissions de COVNM à l'échelle du territoire de la CC2F



Répartition par communes des émissions



Deux communes ont des émissions annuelles de COVNM largement supérieure aux autres communes de la CC2F, il s'agit de Marolles-sur-Seine avec 30% des émissions annuels totales et Montereau-Fault-Yonne avec 23%.

3 autres communes ont des émissions de COVNM significatives, il s'agit de La grande Paroisse, Laval-en-Brie et Forges avec respectivement 11,4%, 9,8% et 7,7% des émissions annuels totales. Celles-ci étant principalement liées au patrimoine naturel, notamment forestier de ces 3 communes.

Evolution des émissions

type d'émissions	COVNM					
	valeur 2000	part 2000	valeur 2010	valeur 2010	évolution quantitative	évolution relative
Agriculture	14,6	2%	13,04	2%	-1,58	-11%
Chantiers et carrières	53,9	6%	35,49	4%	-18,42	-34%
Emissions naturelles	246,2	28%	255,04	30%	8,84	4%
Extraction transformation et distribution d'énergie	37,2	4%	16,62	2%	-20,57	-55%
Ferroviaire et fluvial	4,6	1%	4,59	1%	0,03	1%
Industrie manufacturière	140,6	16%	349,81	41%	209,26	149%
Secteur résidentiel et tertiaire	195,3	22%	132,26	16%	-63,07	-32%
Trafic routier	186,9	21%	38,11	4%	-148,77	-80%
Traitement des déchets	13,1	1%	2,39	0%	-10,70	-82%
TOTAL	892,3	100%	847,36	100%	-44,98	-5%

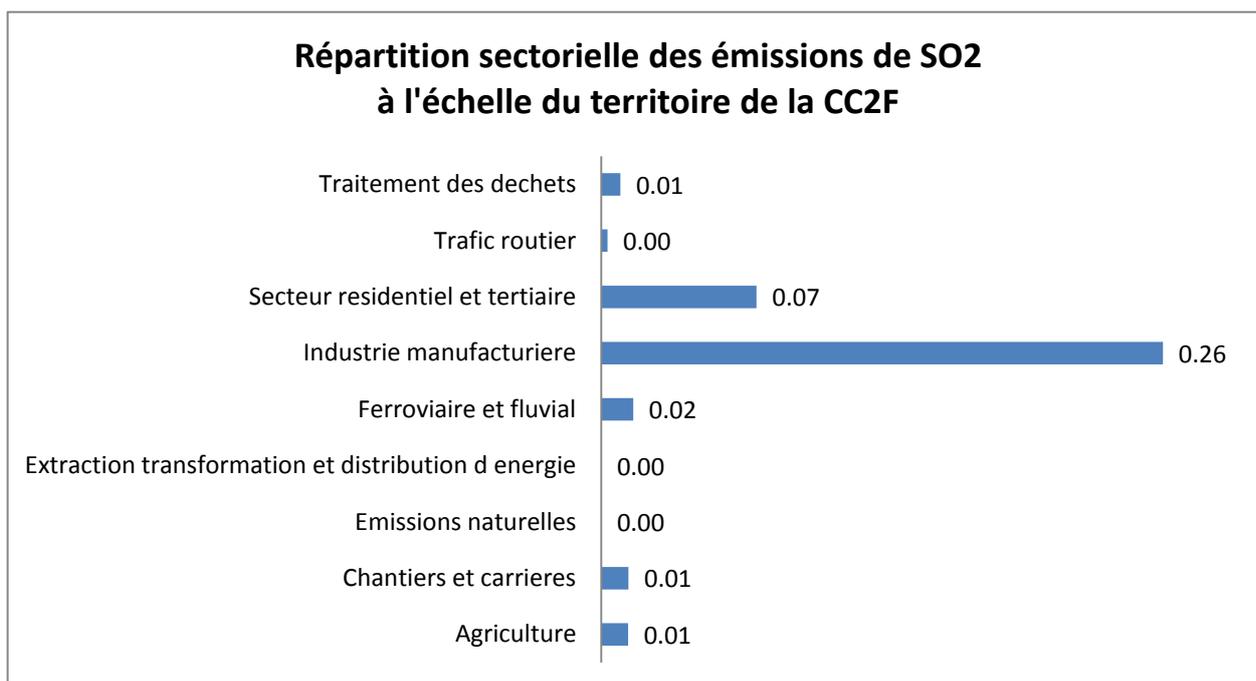
Les émissions de COVNM sont stables entre 2000 et 2010, même si on constate une légère baisse de 5% sur cet intervalle de temps. En revanche, la part liée aux différentes sources a considérablement évolué. Une nouvelle fois, l'industrie manufacturière a plus que doublé ces émissions de COVNM (+149%). Deux autres sources ont augmenté mais très modestement, il s'agit des émissions naturelles (+4%) et le ferroviaire fluvial (+1%). Les autres sources ont diminué leurs émissions de COVNM, notamment le trafic routier avec une baisse de 80%.

3.6.3 - Le dioxyde de soufre

Présentation du polluant

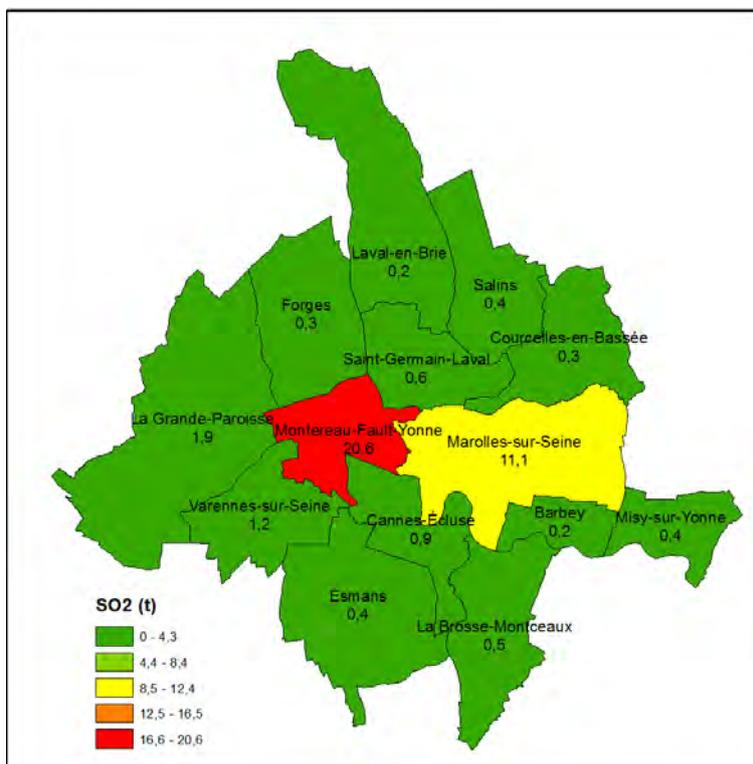
Le dioxyde de soufre (SO₂) est un gaz incolore et irritant en forte concentration. Les rejets de SO₂ sont dus majoritairement aux procédés de combustion mettant en œuvre des combustibles soufrés (fiouls industriels et domestiques, gasoil, charbons). En brûlant, ces combustibles et carburants libèrent le soufre qu'ils contiennent et celui-ci se combine avec l'oxygène de l'air pour former du SO₂. Les émissions peuvent également être liées à des procédés industriels tels que le raffinage des hydrocarbures, la fabrication de la pâte à papier chimique, la fabrication d'acide sulfurique ou d'oxyde de titane, la fabrication de réfractaires, tuiles, briques,...

Répartition sectorielle des émissions



Sur le territoire d'études les émissions annuelles de SO2 atteignent 39 tonnes et sont majoritairement dû à l'industrie manufacturière (26 tonnes soit 68%) et au secteur résidentiel et tertiaire (7 tonnes soit 19%). Le trafic routier représente moins de 1% des émissions avec 0,29 tonnes. Les autres sources varient entre 0 et 4%.

Répartition par communes des émissions annuelles



Les émissions de SO2 étant principalement lié à l'industrie manufacturière, la ville de Montereau est donc la commune la plus émettrice de SO2. A l'exception de Marolles-sur-Seine (11,1t/an), toutes les autres communes ont des émissions de SO2 inférieure à 1,2 tonne par an.

Evolution des émissions

type d'émissions	SO2					
	valeur 2000	part 2000	valeur 2010	part 2010	évolution quantitative	évolution relative
Agriculture	2,9	1,0%	1,26	3,2%	-1,61	-56%
Chantiers et carrières	2,5	0,8%	1,28	3,3%	-1,21	-49%
Emissions naturelles	0,0	0,0%	0,00	0,0%	0,00	-
Extraction transformation et distribution d énergies	177,0	60,0%	0,00	0,0%	-177,00	-100%
Ferroviaire et fluvial	1,7	0,6%	1,50	3,9%	-0,20	-12%
Industrie manufacturière	69,6	23,6%	26,40	67,8%	-43,21	-62%
Secteur résidentiel et tertiaire	15,0	5,1%	7,29	18,7%	-7,69	-51%
Trafic routier	8,1	2,8%	0,29	0,8%	-7,85	-96%
Traitement des déchets	18,3	6,2%	0,90	2,3%	-17,43	-95%
TOTAL	295,1	100,0 %	38,92	100,0 %	-256,21	-87%

3.6.4 - Les particules PM10 et PM2.5

Présentation du polluant

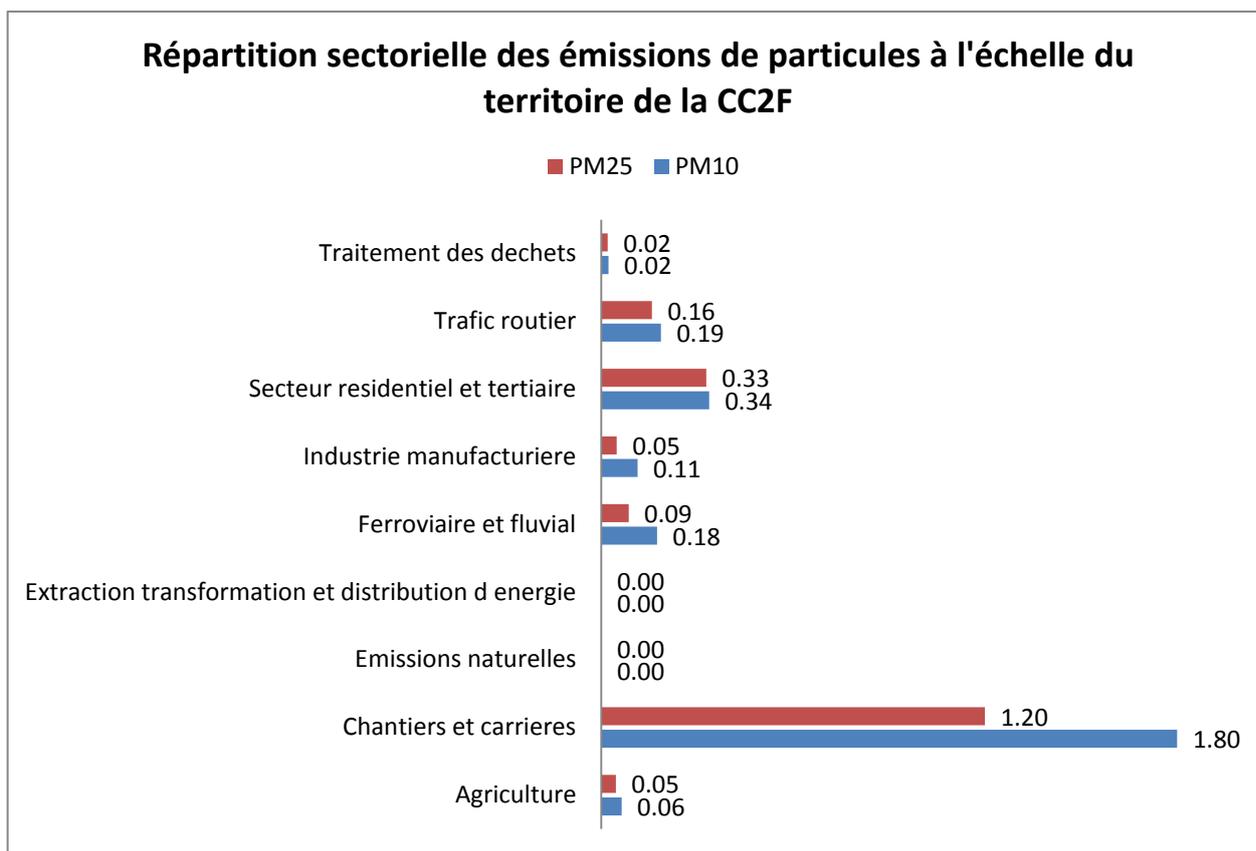
Les particules en suspension sont des aérosols, des cendres ou fumées particulières. Elles proviennent de nombreuses sources et sont principales liées aux phénomènes de combustions et d'usures. Elles proviennent de certains procédés industriels, des chauffages domestiques en hiver, de l'agriculture mais aussi du trafic automobile (particule diesel, usures de pièces mécaniques et des pneumatiques...).

Les particules sont classées en fonction de leur diamètre aérodynamique. Ainsi les PM10 ont un diamètre inférieur à 10µm et les PM2.5 à 2,5µm.

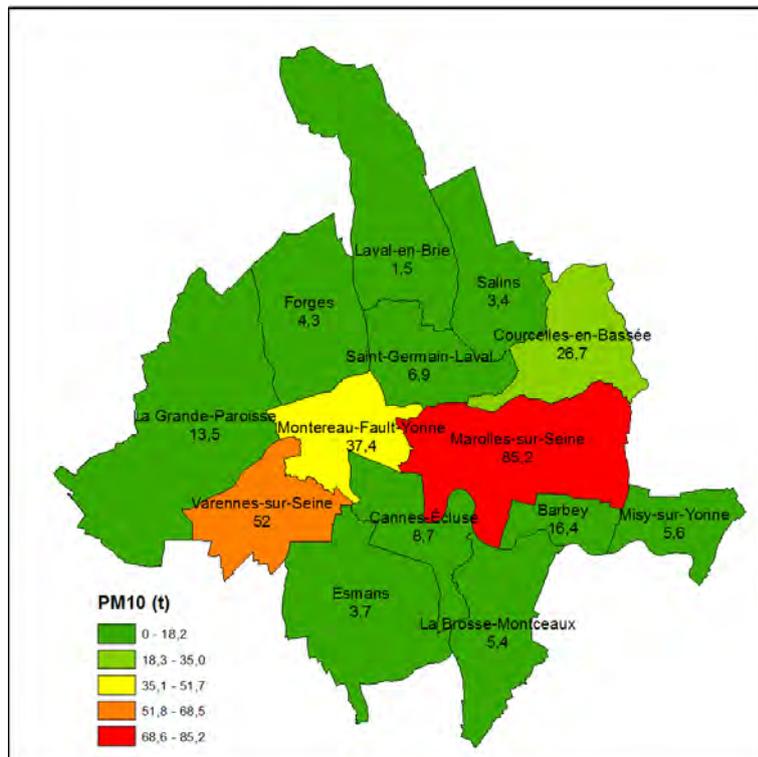
Répartition sectorielle des émissions

Pour les PM10, les émissions annuelles atteignent 270 tonnes et ont pour principales sources l'activité des carrières (180 tonnes soit 67%) et le secteur résidentiel et tertiaire (33 tonnes soit 12%). Le trafic routier représente la 3eme source avec 7% des émissions totales avec 19 tonnes. Les autres sources varient entre 0 et 6%.

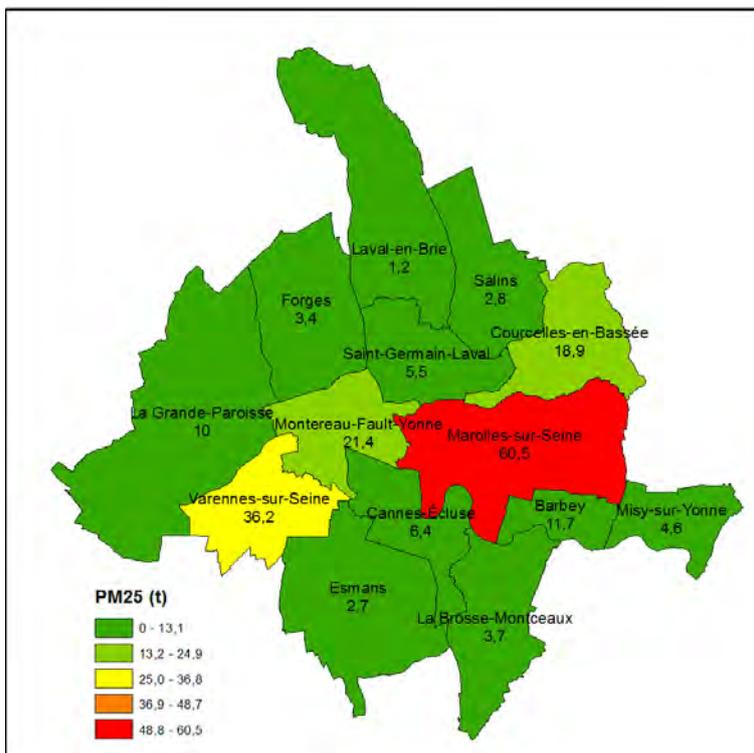
Pour les PM2.5 un constat similaire peut être fait au niveau de la répartition des émissions annuelles qui atteignent 190 tonnes. En effet, l'activité de carrières est la principale source d'émissions (120 tonnes soit 64%), puis vient le secteur résidentiel tertiaire (32 tonnes soit 17%). Le trafic routier avec 16 tonnes représente 8% des émissions annuelles totales. Les autres sources varient entre 0 et 5%.



Répartition par communes des émissions



Les émissions de PM10 étant principalement liées à l'exploitation des carrières, il est donc tout à fait logique de retrouver Marolles-sur-Seine et Varenes-sur-Seine comme les deux communes les plus émettrices de PM10 avec respectivement 31% et 19% des émissions annuelles.



Un constat similaire au PM10 sur les PM2,5 peut-être fait au niveau de la répartition des émissions annuelles, puisque Marolles-sur Seine et Varennes sur seine sont également les deux communes les plus émettrices de PM2,5 avec respectivement 31% et 18,9% des émissions annuelles.

Evolution des émissions

type d'émissions	PM10					
	valeur 2000	part 2000	valeur 2010	valeur 2010	évolution quantitative	évolution relative
Agriculture	7,7	2%	6,39	2%	-1,32	-17%
Chantiers et carrières	216,5	65%	180,44	67%	-36,06	-17%
Emissions naturelles	0,0	0%	0,00	0%	0,00	-
Extraction transformation et distribution d'énergie	0,0	0%	0,00	0%	0,00	-
Ferroviaire et fluvial	17,3	5%	17,52	6%	0,22	1%
Industrie manufacturière	4,9	1%	11,42	4%	6,47	131%
Secteur résidentiel et tertiaire	49,4	15%	33,81	12%	-15,57	-32%
Trafic routier	32,3	10%	18,70	7%	-13,59	-42%
Traitement des déchets	6,0	2%	2,26	1%	-3,69	-62%
TOTAL	334,1	100%	270,53	100%	-63,55	-19%

type d'émissions	PM25					
	valeur 2000	part 2000	valeur 2010	valeur 2010	évolution quantitative	évolution relative
Agriculture	5,6	2%	4,58	2%	-1,06	-19%
Chantiers et carrières	140,9	59%	120,19	64%	-20,72	-15%
Emissions naturelles	0,0	0%	0,00	0%	0,00	-
Extraction transformation et distribution d'énergie	0,0	0%	0,00	0%	0,00	-
Ferroviaire et fluvial	8,4	3%	8,60	5%	0,20	2%
Industrie manufacturière	2,4	1%	4,86	3%	2,42	99%
Secteur résidentiel et tertiaire	48,2	20%	32,91	17%	-15,30	-32%
Trafic routier	29,7	12%	15,87	8%	-13,79	-46%
Traitement des déchets	5,1	2%	2,03	1%	-3,03	-60%
TOTAL	240,3	100%	189,04	100%	-51,28	-21%

Entre 2000 et 2010, les émissions annuelles de PM10 et les PM2,5 ont baissé respectivement de 19% et 21%. L'industrie manufacturière est la source qui a augmenté ces émissions de manière significative avec +131% pour les PM10 et +99% pour les PM2,5. Le trafic routier a connu une baisse des émissions de PM10 et de PM25 significatives avec respectivement 42% et 46% d'émissions annuelles en moins.

3.6.5 - Les gaz à effet de serre

Présentation du polluant

Les gaz à effet de serre (GES) sont des composants gazeux qui absorbent le rayonnement infrarouge émis par la surface terrestre, contribuant à l'effet de serre. Les différents gaz ne contribuent pas tous à la même hauteur à l'effet de serre, en fonction de leurs propriétés physico-chimiques et structurelles. Ainsi pour pouvoir comparer leur contribution à l'effet de serre, on attribue à chaque gaz un PRG (pouvoir de réchauffement global). Cela permet de comparer avec précision les impacts de chaque gaz en fonction de leurs émissions. A titre d'exemple 1kg d'hexafluorure émis équivaut à 23 900 kg de CO2.

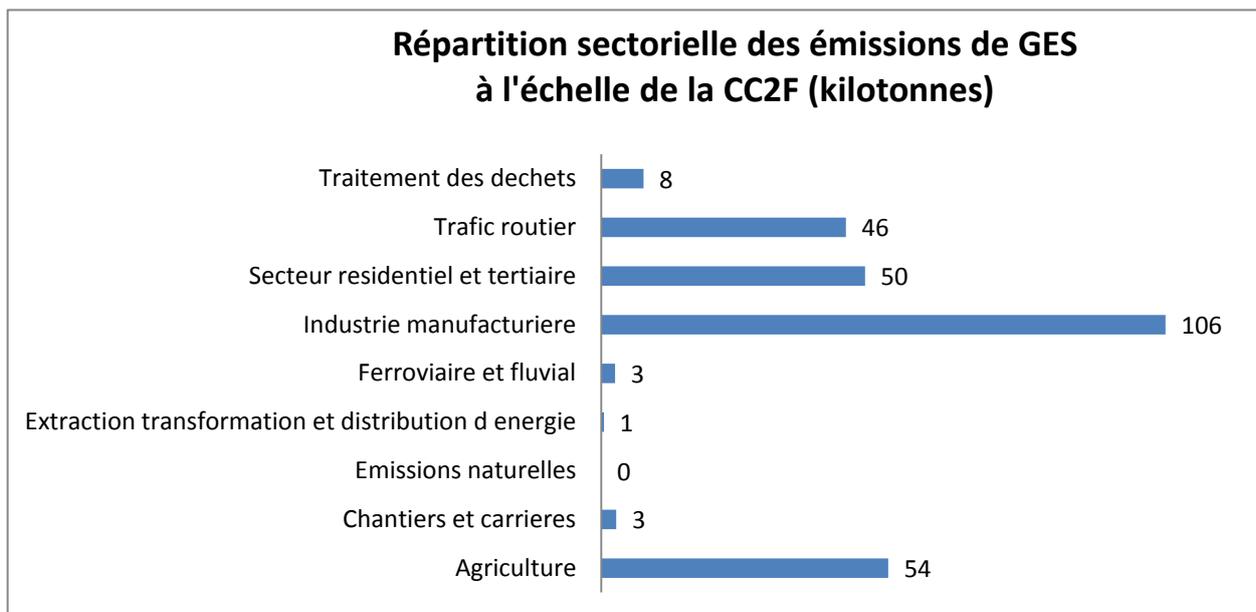
Ce PRG est exprimé en équivalent carbone ou en équivalent CO2, sachant 1kg de CO2 émis équivaut à 0,2727 kg de carbone.

Parmi les principaux GES on retrouve : la vapeur d'eau, le dioxyde de carbone, le méthane, le protoxyde d'azote, l'ozone et les gaz issus de l'activité industrielle comme les CFC et hexafluorure.

Aujourd'hui il est admis par le GIEC que ces gaz d'origine anthropique est un facteur à l'origine du changement climatique.

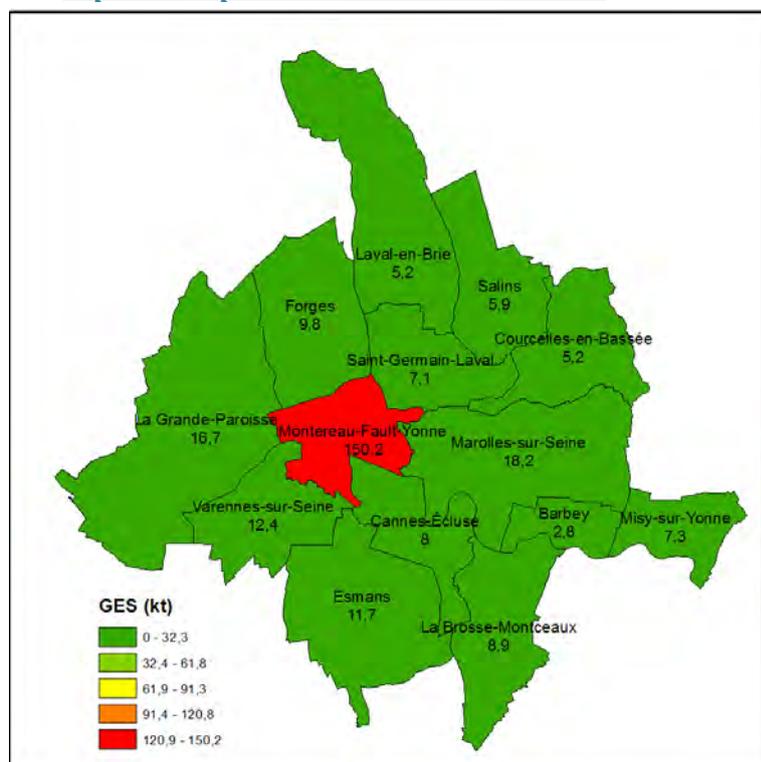
Le dioxyde de carbone reste le principal gaz émis par les activités humaines, 74% des émissions total. Le suivi de son évolution est un indicateur pertinent pour appréhender la problématique du réchauffement global.

Répartition sectorielle des émissions



Pour les GES, l'industrie manufacturière est une nouvelle fois la source principale des émissions annuelles avec 106 kilotonnes soit 39%. L'agriculture, le secteur résidentiel et le trafic routier sont les autres sources majeures d'émissions de CO2 avec respectivement, 54 kt soit 20%, 50 kt soit 18,5% et 46kt soit 17%. Les autres sources varient entre 0 et 3%.

Répartition par communes des émissions



Avec 60% des émissions annuelles de GES à l'échelle du territoire, Montereau-Fault-Yonne est la commune la plus émettrice de GES, largement devant la deuxième commune Marolles sur Seine qui contribue à hauteur de 7,2% des émissions totales.

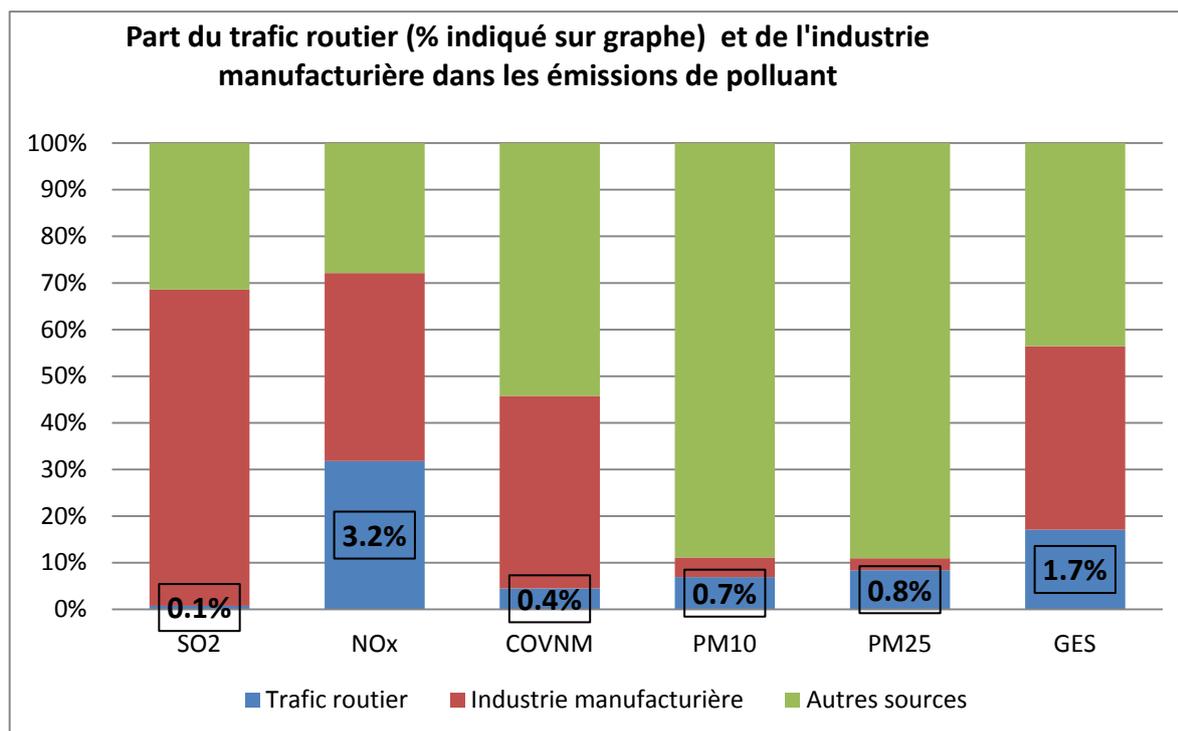
Evolution des émissions

type d'émissions	GES					
	valeur 2000	part 2000	valeur 2010	valeur 2010	évolution quantitative	évolution relative
Agriculture	52,9	22%	53,95	20%	1,10	2%
Chantiers et carrières	5,5	2%	2,83	1%	-2,68	-49%
Emissions naturelles	0,0	0%	0,00	0%	0,00	-
Extraction et transformation et distribution d'énergie	52,0	21%	0,51	0%	-51,50	-99%
Ferroviaire et fluvial	1,5	1%	2,59	1%	1,04	67%
Industrie manufacturière	8,1	3%	106,07	39%	97,94	1206%
Secteur résidentiel et tertiaire	44,1	18%	49,58	18%	5,45	12%
Trafic routier	44,9	18%	46,00	17%	1,05	2%
Traitement des déchets	36,2	15%	7,95	3%	-28,29	-78%
TOTAL	245,3	100%	269,46	100%	24,12	10%

Les émissions de GES ont augmenté de 10% entre 2000 et 2010.

3.7 - Zoom sur les émissions lié au trafic routier

Pour l'ensemble des polluants, le trafic routier n'est jamais la source principale d'émissions de polluant considéré. A exception des particules fines où l'activité des carrières est la source majeure d'émissions, c'est l'industrie manufacturière qui impacte négativement et le plus fortement la qualité de l'air sur le territoire. Ainsi, si l'ensemble des actions du PLD auront un effet direct ou indirect sur la réduction du trafic routier, l'amélioration de la qualité de l'air pour qu'elle soit significative. Toutefois, les émissions annuelles ne doivent pas faire oublier que celles-ci ne sont pas constantes sur une année et que dans certaines situations quotidiennes, des micro zones de pollution lié au trafic routier peuvent entraîner une amplification des impacts sur la santé humaine, comme les zones d'embouteillage pour les automobilistes ou les entrées/ sorties d'écoles pour les enfants en bas âge.



3.8 - Comparaison des émissions et des sources des polluants avec le département et la région

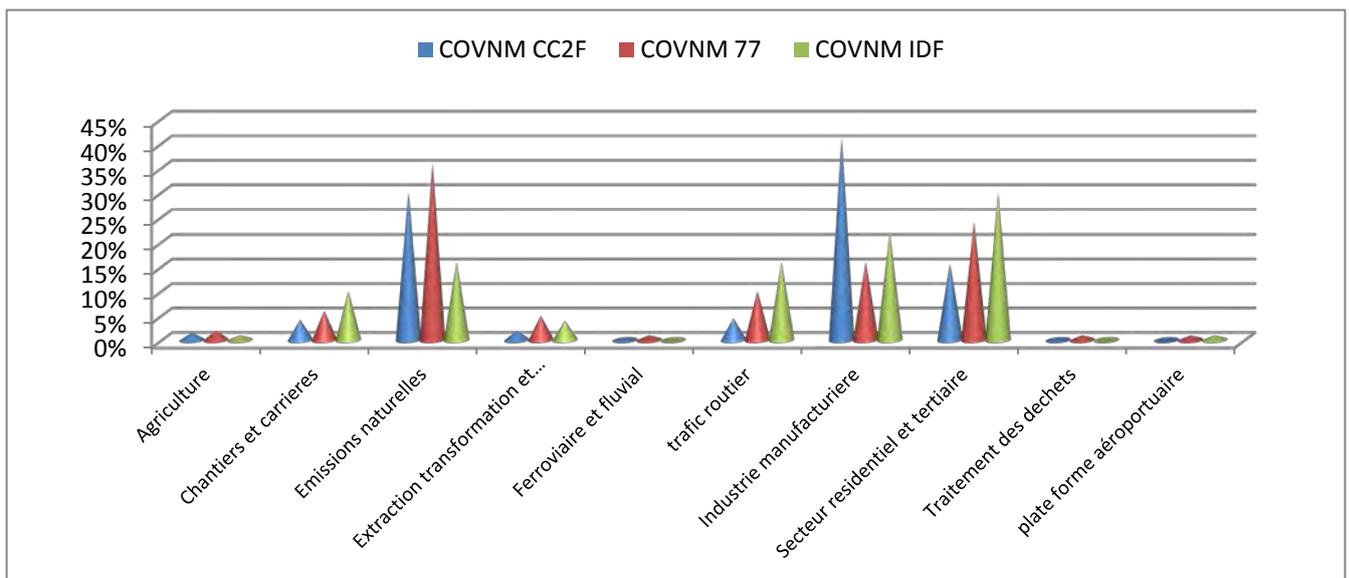
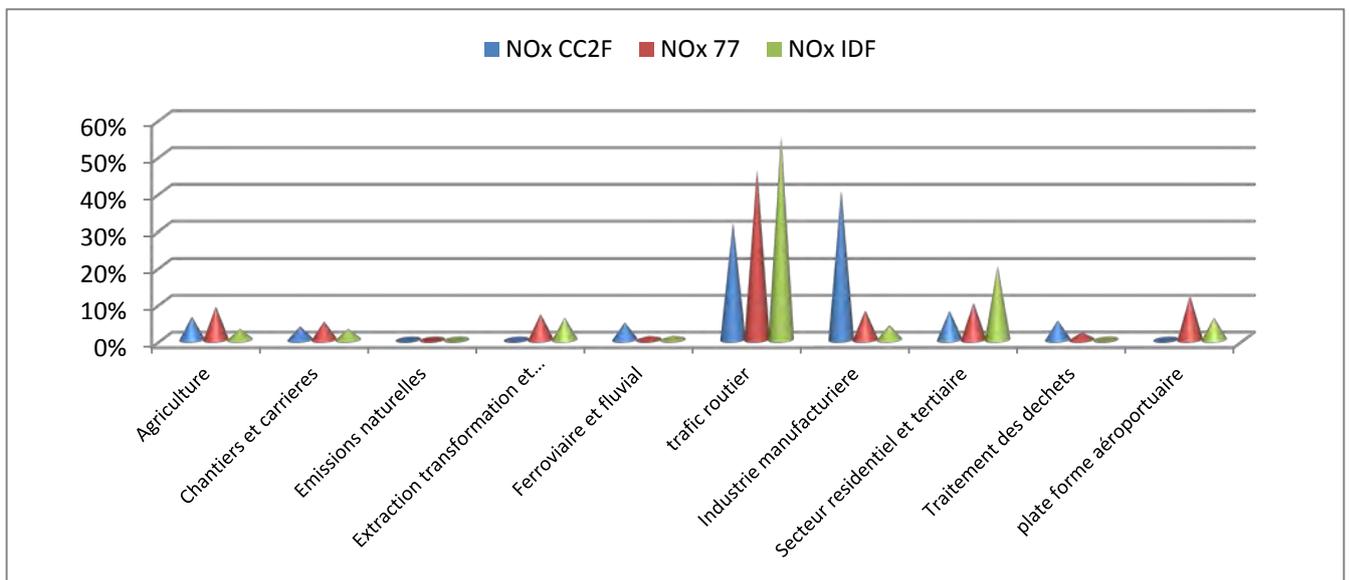
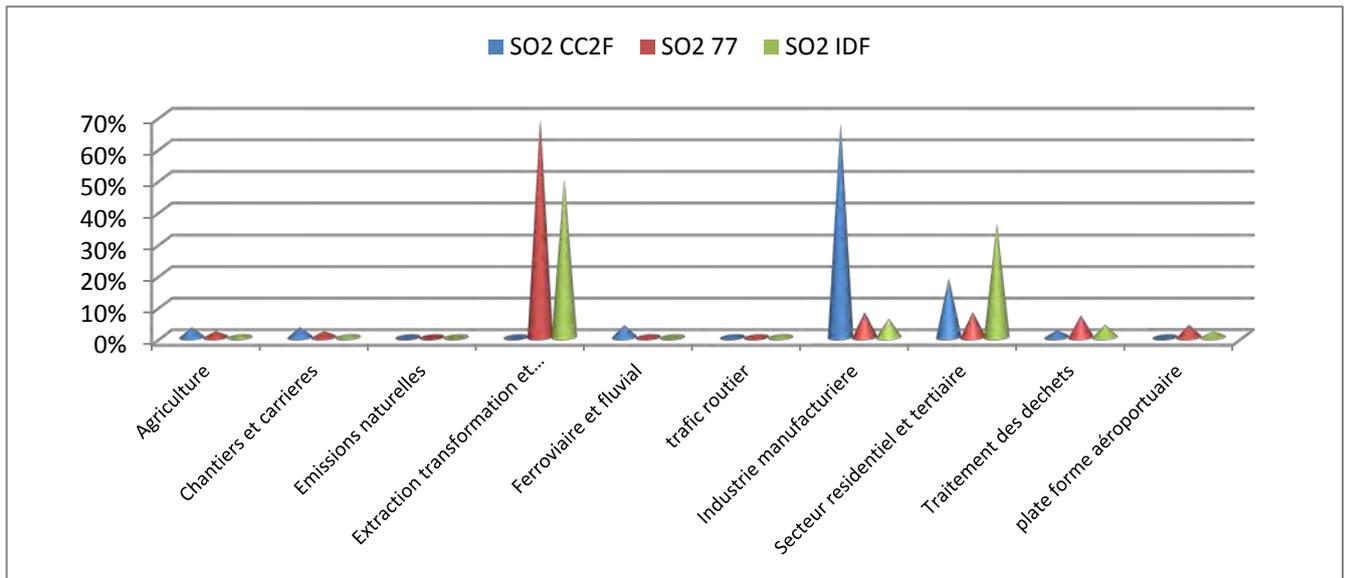
3.8.1 - Comparaison des parts des sources d'émissions sur le territoire d'étude, à l'échelle du département et de la région Ile-de-France

Source : Bilan des émissions de polluants atmosphériques et de GES en Seine-et-Marne pour l'année 2010

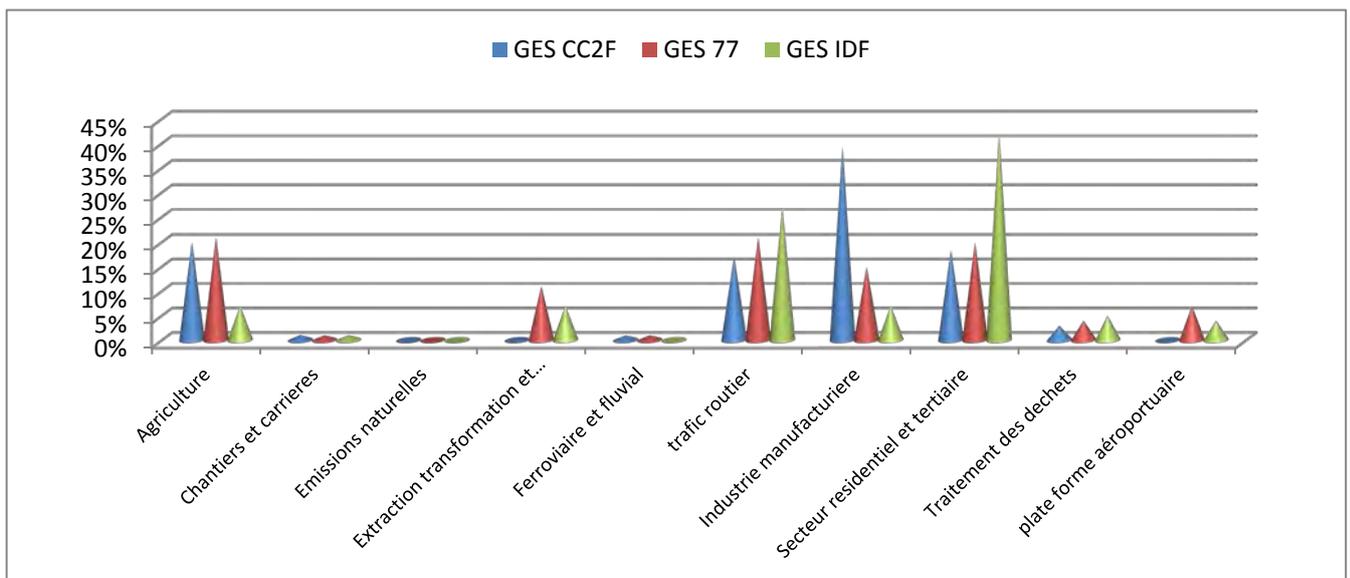
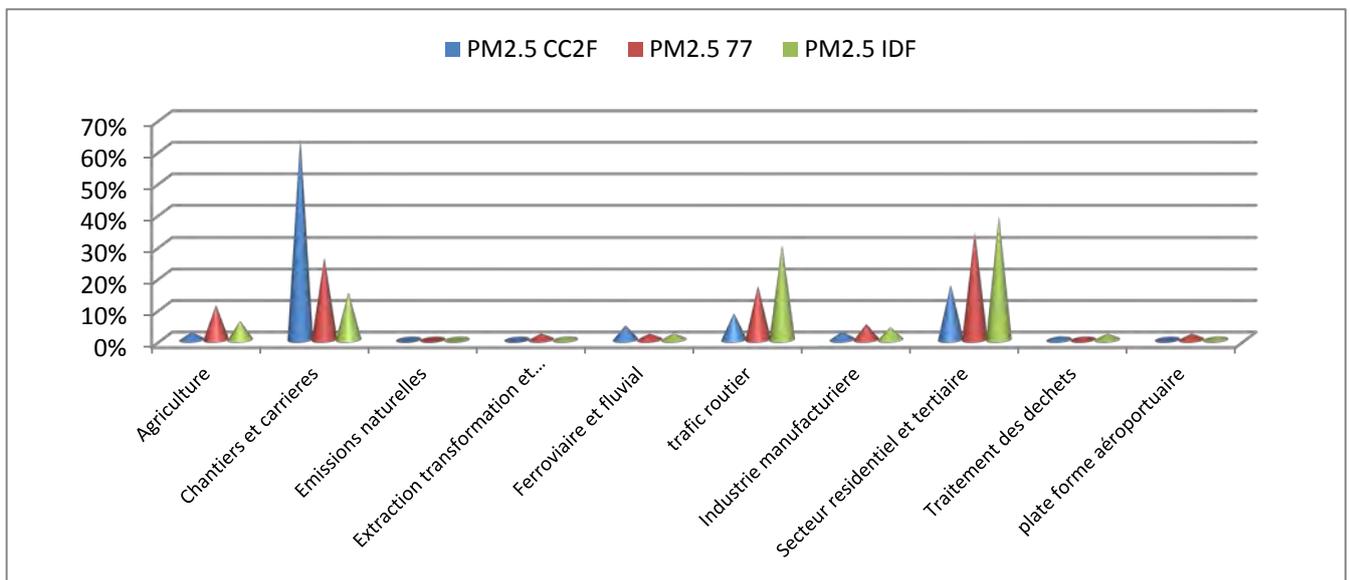
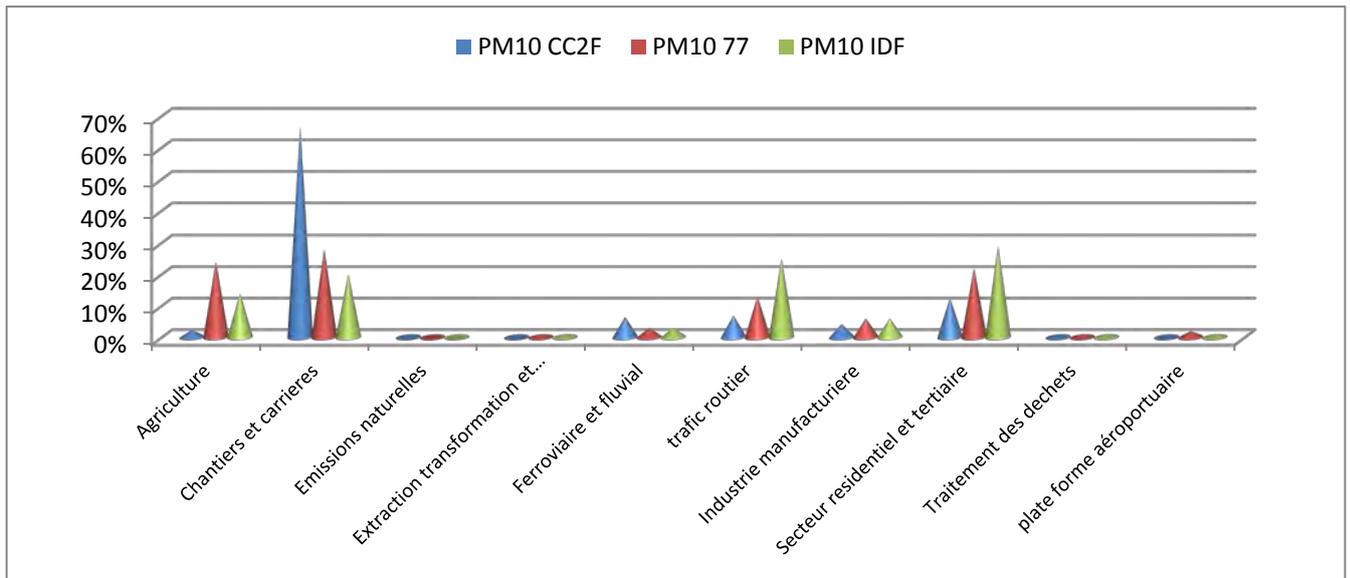
Les graphiques ci-après mettent en exergue la part des différentes sources d'émission par polluant pour le territoire d'étude (la CC2F), le département et la région Ile-de-France. Il est à noter que pour l'ensemble des polluants, les principales sources d'émissions sont bien différentes entre ces territoires et qu'il existe de plus de similitudes entre la région et le département que vis-à-vis du territoire d'étude. Ceci s'explique en partie par la surface de ces territoires mais surtout par les spécificités du territoire de la CC2F tant par l'activité de carrière que par l'industrie manufacturière fortement représentée.

Concernant le trafic routier, sur le territoire de la CC2F sa contribution à l'émission des différents polluants est plus faible qu'à l'échelle départementale ou régionale.

Communauté de Communes des deux Fleuves – Plan Local de Déplacements – Cas par cas



Communauté de Communes des deux Fleuves – Plan Local de Déplacements – Cas par cas



3.8.2 - Approche quantitative des émissions de polluants du au trafic routier sur le territoire d'étude, à l'échelle du département et de la région Ile-de-France

Source : Bilan des émissions de polluants atmosphériques et de GES en Seine-et-Marne pour l'année 2010

	so2			nox			covnm		
	t	kg/hab	kg/km ²	t	kg/hab	kg/km ²	t	kg/hab	kg/km ²
CC2F	0,3	0,0085	0,0469	213,7	6,200	34,255	38,1	1,11	6,11
77	10	0,0075	0,0013	9090	6,861	1,160	2040	1,54	0,26
IDF	80	0,0068	0,0006	53490	4,538	0,378	14870	1,26	0,11

	pm10			pm25			GES		
	t	kg/hab	kg/km ²	t	kg/hab	kg/km ²	kt	t/hab	t/km ²
CC2F	18,7	0,542	2,997	15,9	0,460	2,544	46,0	1,33	7,37
77	790	0,596	0,101	660	0,498	0,084	2010	1,52	0,26
IDF	4630	0,393	0,033	3880	0,329	0,027	12250	1,04	0,09

Précédemment, il a été mis en exergue que la part du trafic routier dans les émissions de polluants était moindre qu'à l'échelle de la région ou du département. En revanche, au regard du tableau ci-dessous, le calcul de la part de polluant par habitant ou par km² permet d'établir que la part quantitative des polluants ramenée à la population est supérieure sur le territoire de la CC2F que sur le reste de l'Ile-de-France, le département ayant des valeurs similaires avec la CC2F.

Cette part quantitative ramené à la surface est encore plus significative et met en avant un réel impact du trafic routier sur la qualité de l'air puisque l'émission des polluants par km² est supérieure d'un facteur de 23 à 36 par rapport au département ou de 58 à 92 par rapport à la région Ile de France

Ainsi, la qualité de l'air semble être en enjeu particulièrement préoccupant sur le territoire d'étude et même si la part de polluant imputé au trafic routier est plus faible qu'à l'échelle du département ou de la région, ceci s'explique par les pollutions majeures de l'activité industrielles manufacturière et des carrières. Lorsque les émissions annuelles sont rapportés par unité de population ou de surface force est de constater que le trafic routier est plus impactant sur le territoire de la CC2F qu'à l'échelle du département ou de la région.

3.9 - Qualité de l'air : Synthèse des enjeux

Polluants	Source principale d'émissions	Part imputable au trafic routier
SO2	industrie manufacturière	0,8%
NOx	industrie manufacturière	31,8%
COVNM	industrie manufacturière	4,5%
PM10	activité de carrière	6,9%
PM2.5	activité de carrière	8,4%
GES	industrie manufacturière	17,1%

Sur le territoire de la CC2F, la qualité de l'air est principalement influencée par les activités industrielles et de carrière. L'enjeu au regard des déplacements reste donc limité.

Toutefois, on notera que les émissions d'oxydes d'azotes liées au trafic routier sont notables (31.8%), et que les concentrations de ce polluants sont notablement croissantes à proximité des axes de déplacements.

4 - L'AMBIANCE ACOUSTIQUE

Le bruit est un phénomène physique complexe, du à des variations de pressions dans l'atmosphère. L'acoustique s'intéresse au bruit de la source à l'émission en passant par sa propagation. Le bruit est lié à une perception subjective et peut donc varier dans sa sensibilité d'une personne à une autre.

Le bruit est considéré comme une des préoccupations majeures de nos concitoyens en termes de nuisances. Par ailleurs, la gestion des nuisances sonores présente des enjeux importants de santé publique. En effet, des expositions répétées à des bruits trop

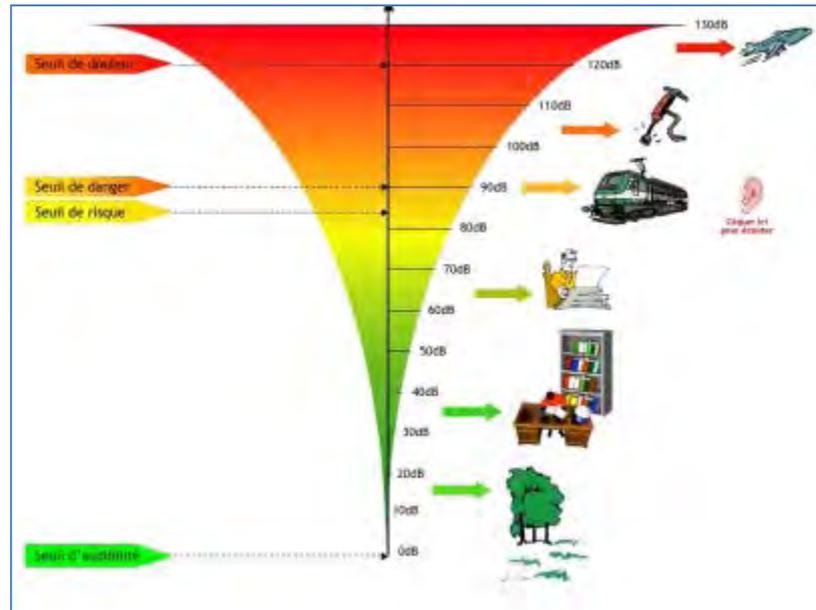


Figure 2 : Echelle de décibel et seuil de tolérance

importants peuvent avoir des effets néfastes sur la santé. La pollution sonore touche l'ensemble des citoyens et selon le niveau peut occasionner de la nervosité, des troubles du sommeil ou encore des perturbations de la communication.

Il est considéré comme particulièrement gênant à partir de 60/70 décibels en moyenne, pour les bruits de transports. De nombreux paramètres accentuent la difficulté d'évaluer l'environnement sonore : le vent (orientation, vitesse), la température, des effets d'obstacles (bâtiments, strates végétales) et la distance interviennent et complexifient la perception du bruit. Le bruit de la circulation, qu'elle soit routière ou ferroviaire, est un phénomène essentiellement fluctuant. Cette valeur peut donc être caractérisée par une valeur moyenne sur un temps donnée.

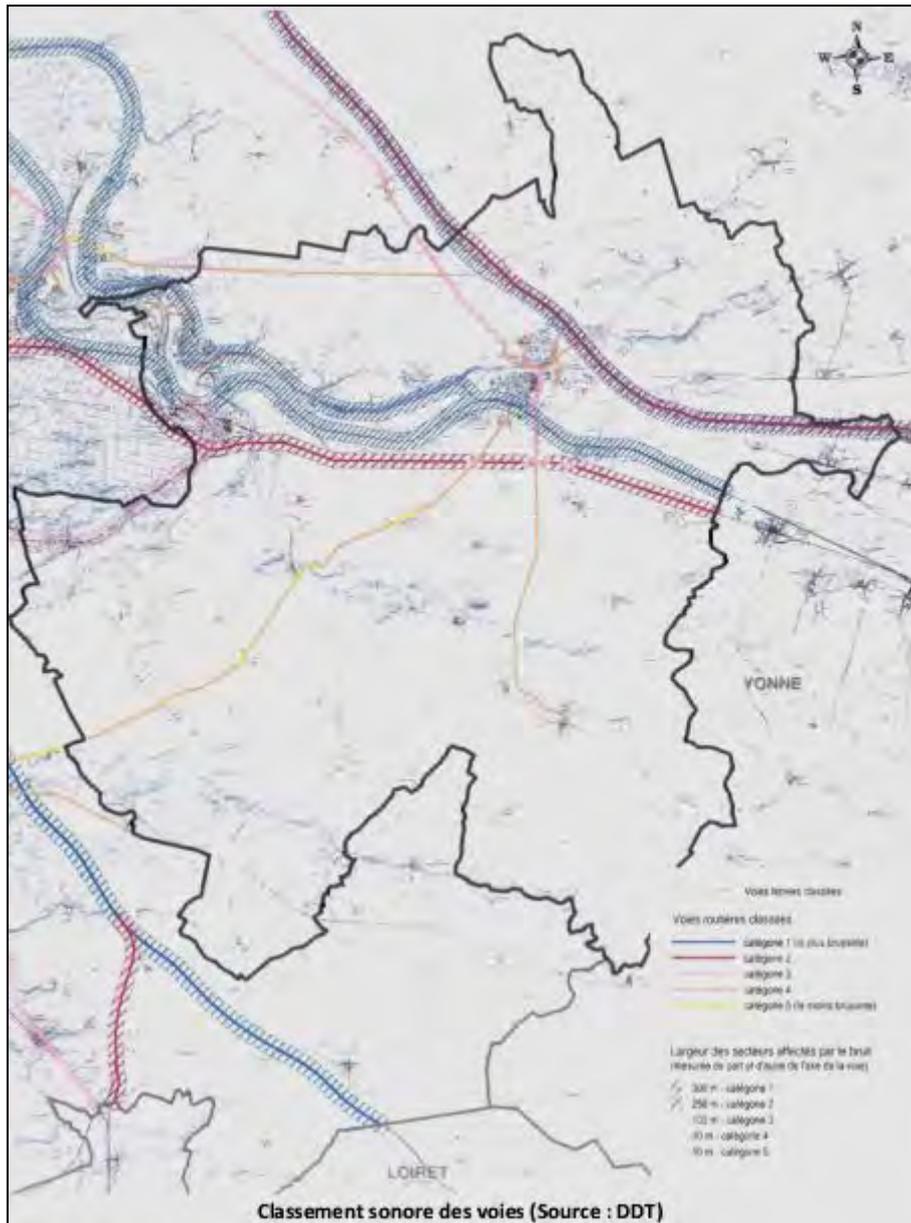
4.1 - Le classement sonore des infrastructures routières et ferroviaires

Le territoire de la CC2F est traversé par plusieurs infrastructures de transports terrestres (routières et ferroviaires) faisant l'objet d'arrêtés préfectoraux relatifs au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Quatre axes de grande fréquentation font l'objet de cartes de bruit signées par la Préfecture de Seine-et-Marne, à savoir :

- les voies empruntées par plus de 6 millions de véhicules par an, soit une moyenne de 16 400 véhicules jours: autoroute A5, RD 605, RD 606
- Les infrastructures ferroviaires classés dans les catégories de plus de 60 000 passages de train par an : ligne TGV Paris Marseille (linéaire identique à l'A5)

axe de transport	communes traversées sur le territoire de la CC2F
A5	Forges, Montereau-Fault-Yonne, Marolles-sur-Seine, Misy sur Yonne
RD 605	La Grande Paroisse, Forges, Montereau-Fault-Yonne, Varennes-sur-Seine
RD 606	La Grande Paroisse, Varennes-sur-Seine, Esmans, Cannes Ecluse, La Brosse Montceaux
Ligne TGV Paris Marseille	Forges, Montereau-Fault-Yonne, Marolles-sur-Seine, Misy sur Yonne



Classement sonore des voies à l'échelle du SCOT Seine-et-Loing (source : diagnostic SCOT)

4.2 - Etat des lieux du bruit sur le territoire.

4.2.1 - cartographies du bruit

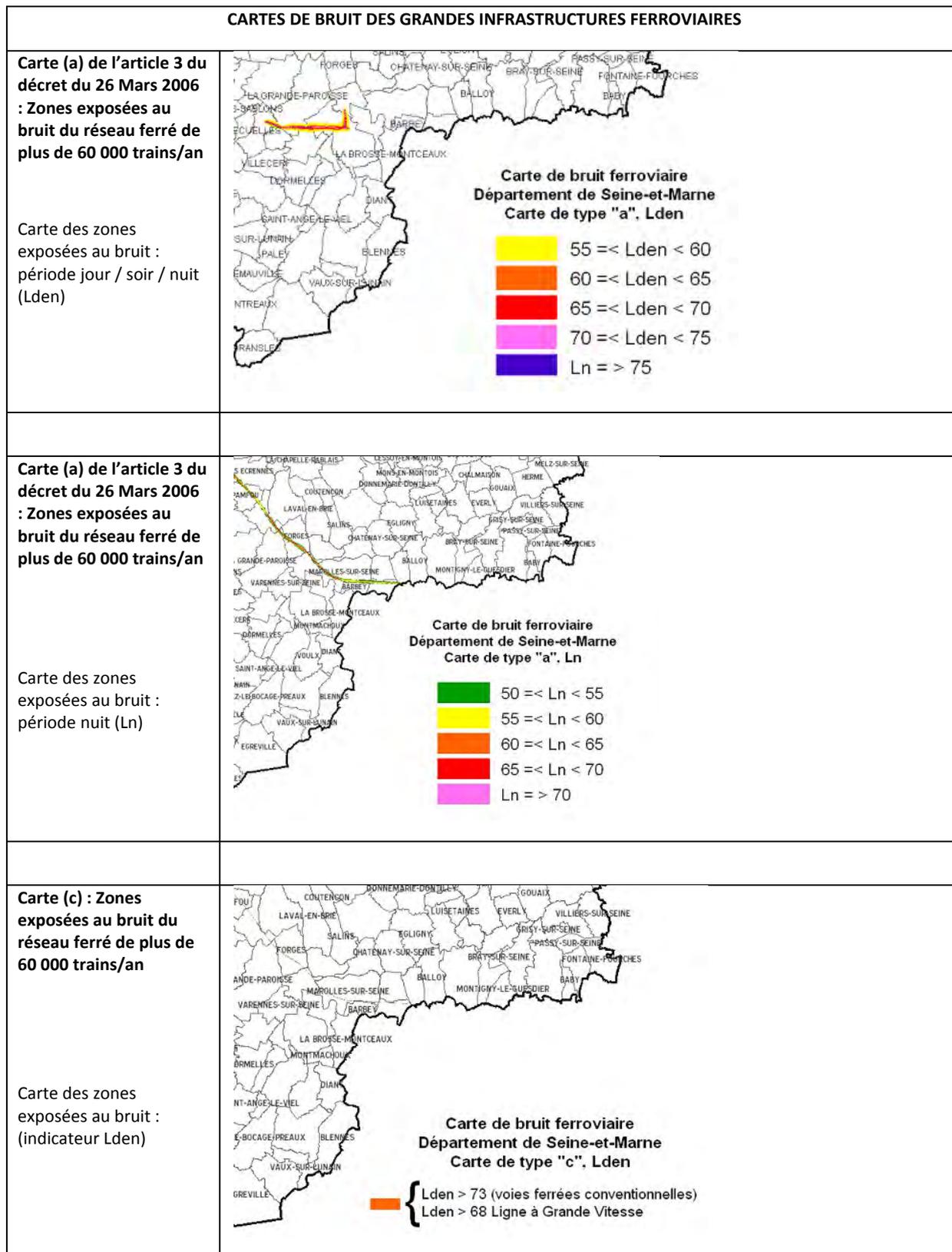
En application de la Directive européenne sur le Bruit dans l'environnement transposée en droit français dans le code de l'environnement (L.572-1 à 572-11), les services de l'état ont réalisés des cartes de bruit stratégiques sur les grandes infrastructures ferroviaires, le réseau autoroutier non concédé avec routes nationales et routes départementales, ainsi que du réseau autoroutier concédé.

L'objectif des cartes de bruit est d'établir un état des lieux du niveau d'exposition des populations au bruit.

Sur les 14 communes de la CC2F, une part minime de la population est impacté par le bruit provenant de la ligne TGV Paris Marseille, puisque cela concerne 68 personnes. D'après le Plan Prévention du Bruit dans l'Environnement des grandes infrastructures routières relevant de l'Etat dans le département de Seine-et-Marne, il n'y a pas de d'habitant impacté par l'autoroute par le bruit émanant de l'autoroute A5.

Ainsi, malgré la présence de grandes infrastructures bruyantes traversant le territoire d'Est en Ouest, les nuisances sonores restent résiduels et de ce fait très localisés. Toutefois, l'absence de données sur les impactent de la D605 et la D606 nécessitent de modéré cette conclusion. En effet, ces axes sont très fréquentés (moyenne supérieure à 16 400 véhicules jours) et génèrent forcément une pollution sonore pour l'habitation proches dont seul la

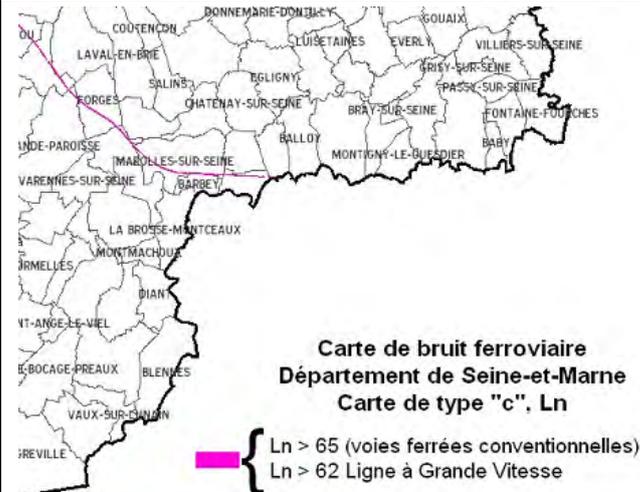
Estimation du nombre d'habitants par communes et par classes de niveaux (Lden) exposé au bruit des axes ferroviaires carte (a)						
communes	55-60	60-65	65-70	70-75	sup 75	TOTAL
BARBEY		6				6
FORGES	14					14
MONTEREAU	54					54
CC2F	68	6	0	0	0	74
Estimation du nombre d'habitants par communes et par classes de niveaux (Ln) exposé au bruit des axes ferroviaires carte (a)						
communes	55-60	60-65	65-70	70-75	sup 75	TOTAL
MONTEREAU	2					2
CC2F	2					2



CARTES DE BRUIT DES GRANDES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Carte (c) : Zones exposées au bruit du réseau ferré de plus de 60 000 trains/an

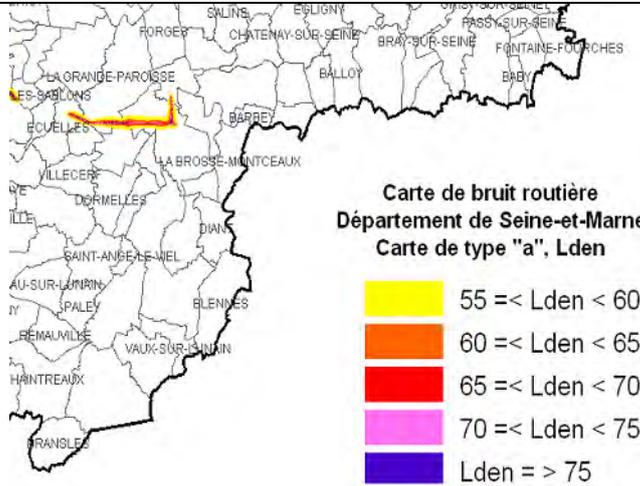
Carte des zones exposées au bruit : (indicateur Ln)



CARTES DE BRUIT DU RESEAU AUTOROUTIER NON CONCEDE, ROUTES NATIONALES ET ROUTES DEPARTEMENTALES

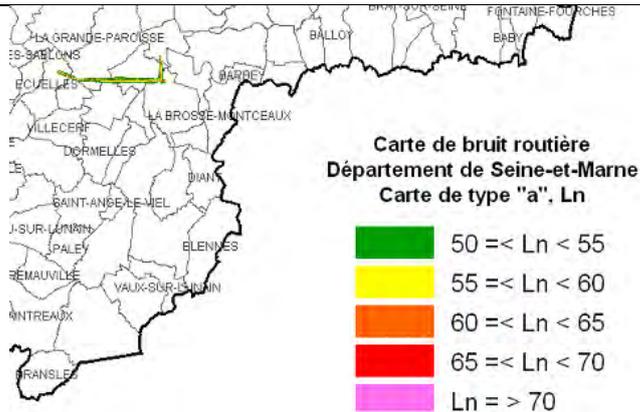
Carte (a) des zones exposées au bruit des infrastructures routières

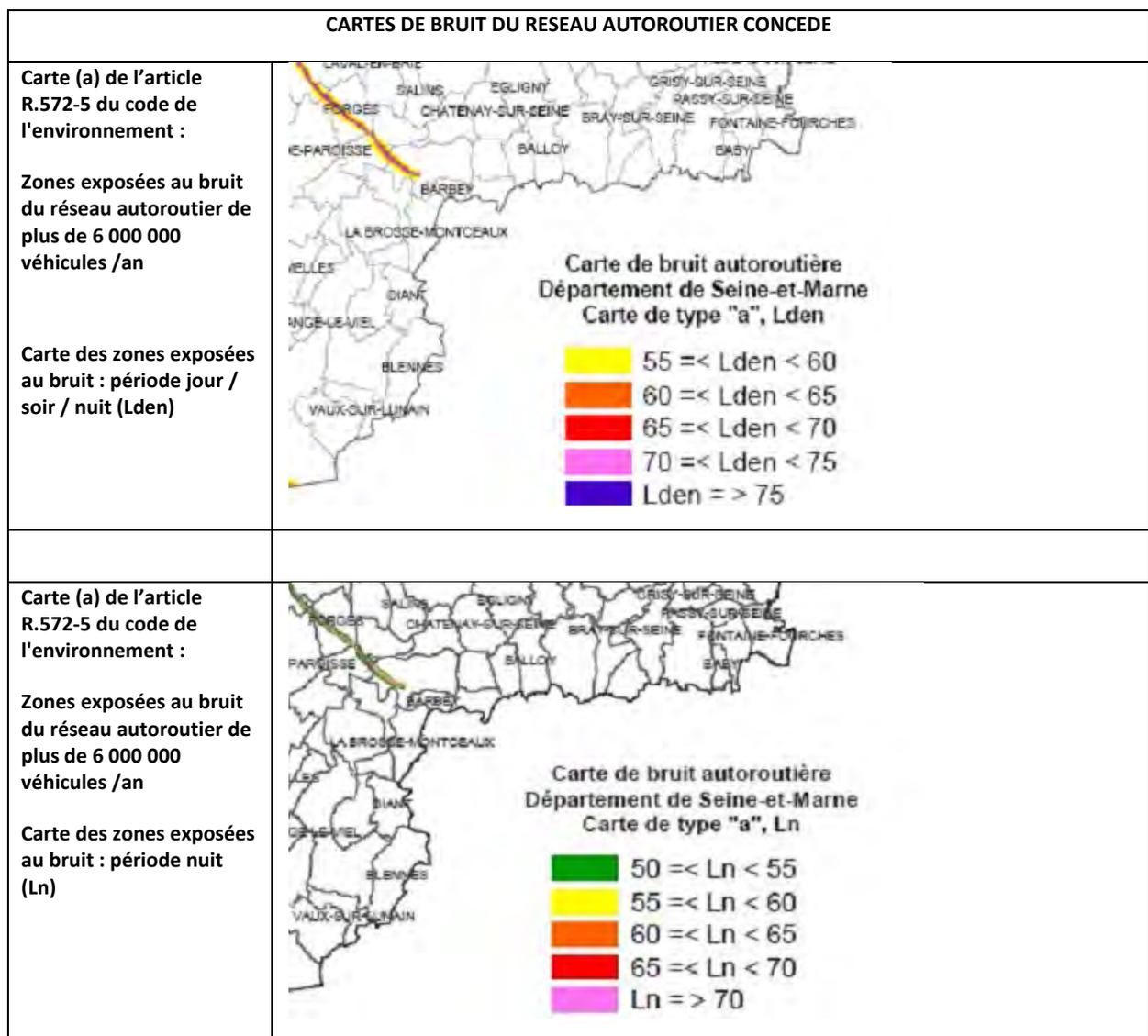
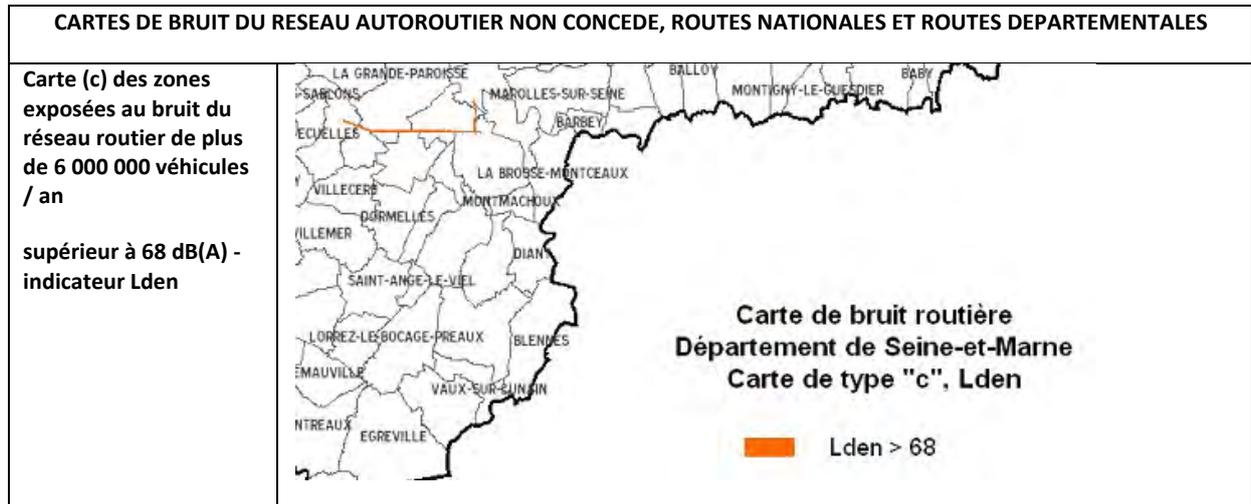
période jour - Lden

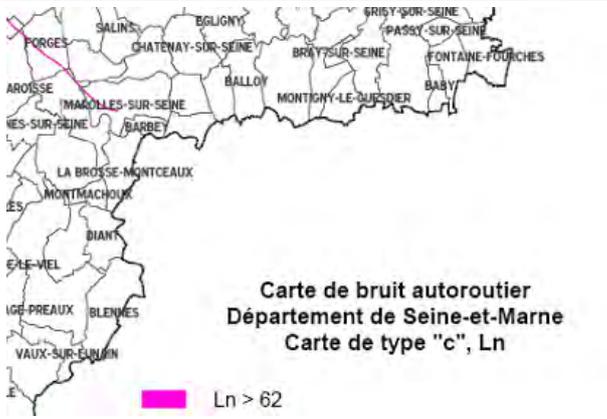


Carte (a) des zones exposées au bruit des infrastructures routières

période nuit - Ln





CARTES DE BRUIT DU RESEAU AUTOROUTIER CONCEDE	
<p>Carte (c) de l'article R.572-5 du code de l'environnement :</p> <p>Zones exposées au bruit du réseau autoroutier de plus de 6 000 000 véhicules /an</p> <p>Carte des zones exposées au bruit dépassant la valeur limite : période jour / soir / nuit (Lden)</p>	 <p>Carte de bruit autoroutière Département de Seine-et-Marne Carte de type "c", Lden</p> <p>Lden > 68</p>
<p>Carte (c) de l'article R.572-5 du code de l'environnement :</p> <p>Zones exposées au bruit du réseau autoroutier de plus de 6 000 000 véhicules /an</p> <p>Carte des zones exposées au bruit dépassant la valeur limite : période nuit (Ln)</p>	 <p>Carte de bruit autoroutier Département de Seine-et-Marne Carte de type "c", Ln</p> <p>Ln > 62</p>

4.2.2 - Plans de prévention du bruit dans l'environnement

PPBE de l'état dans le département de Seine et Marne

Le PPBE « Etat » de Seine-Saint-Denis est approuvé depuis 2013. Il concerne les grandes infrastructures routières et autoroutières du domaine routier national en Seine-et-Marne. Ce document a pour objectif de définir les actions locales à mettre en œuvre afin de prévenir et réduire le bruit dans l'environnement engendré par le trafic circulant sur ces infrastructures.

La consultation du public sur le projet de PPBE de l'Etat s'est déroulée du 06 juin au 06 août 2012 au siège de la Direction Départementale des Territoires (DDT) de Seine-et-Marne et sur son site internet.

A l'issue de cette consultation, le PPBE de l'Etat accompagné d'une note exposant les résultats de la mise à disposition et la suite qui leur a été donnée, a été approuvé par **arrêté préfectoral n°2013/DDT/SPER/20 le 1er février 2013.**

Conformément aux articles L.572-1 à L. 572-11 du code de l'environnement, des cartes de bruit (CB) et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) doivent être élaborés pour les grandes infrastructures de transport terrestre (ITT), les principaux aéroports ainsi que les agglomérations de plus de 100 000 habitants, en application de la directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Les objectifs de ces documents sont :

- l'évaluation et l'exposition au bruit des populations,
- une information des populations sur ce niveau d'exposition et les effets du bruit,
- la mise en œuvre de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme.

En application de l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit de l'environnement, qui fait suite à la directive du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002, les principales infrastructures de transport ont fait l'objet des arrêtés préfectoraux suivants:

- l'arrêté préfectoral 2008 - 5383 du 28 octobre relatif à l'établissement des cartes stratégiques de bruit pour le réseau national non concédé du département du Rhône,
- l'arrêté 2009 - 1343 du 21 janvier 2009 pour le réseau départemental du département du Rhône
- l'arrêté 2009 - 1340 du 21 janvier 2009 pour le réseau ferroviaire,
- l'arrêté 2009 - 1344 du 21 janvier 2009 pour le réseau concédé à AREA,
- l'arrêté 69003 - 3526 du 2 juillet 2009 pour le réseau concédé à APRR
- l'arrêté 2009 - 3527 du 2 juillet 2009 pour le réseau concédé à ASF.

On distingue:

- Les cartes de type A : elles représentent les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit. Elles sont disponibles pour chaque source de bruit, sur 24 h (Lden) et de nuit (Ln).
- Les cartes de type B : elles représentent les secteurs affectés par le bruit au sens du « classement sonore des infrastructures de transports terrestres » (routier et ferroviaire).
- Les cartes de type C : elles représentent les zones où les valeurs limites, transcrites dans le tableau ci-dessous, sont dépassés.

	Routes et lignes à grandes vitesses	Industries	Aérodrome	Voie ferrée conventionnelle
Lden	68 dB(A)	71 dB(A)	55 dB(A)	73 dB(A)
Ln	62 dB(A)	60 dB(A)	/	65 dB(A)

En Seine et Marne sont concernées au titre des grandes infrastructures routières :

- 174 km d'autoroutes concédées,
- 133 km de routes nationales et autoroutes non concédées,
- 150 km de routes départementales,

Ainsi que - 131 km du réseau ferré de RFF et 16.7 Km du réseau ferroviaire de la RATP titre des grandes infrastructures ferrées.

Le PPBE « Etat » en Seine et marne n'identifie aucun point noir de bruit (PNB) à traiter sur le territoire d'étude, ni de zones de surexpositions (mono ou multi-expositions). Aucune étude acoustique spécifique n'est envisagée sur le territoire.

PPBE du Conseil Général de Seine et Marne

Le PPBE du Conseil général de Seine et Marne a également été approuvé en 2013. Il concerne les plus de 4 350 km de routes départementales, dont le conseil général est gestionnaire.

Ce plan a été établi sur la base de cartes de bruit réalisées par l'État et le Département afin d'évaluer l'exposition des habitants aux nuisances sonores. Au final, 35 km ont été étudiés de manière plus approfondie.

Ces zones dites « à enjeux » ont été choisies parmi les plus touchées par le bruit du trafic routier, en tenant compte de divers critères : niveau du bruit, densité de population, présence d'établissements sensibles (écoles, hôpitaux...).

Le PPBE a été adopté par le Conseil général en séance du 26 avril 2013.

Les cartes de bruit en dehors du territoire de l'agglomération parisienne ont été élaborées par les services de l'État selon une méthodologie différente de celle suivie par le Département. Du fait de ces méthodologies différentes, le calcul du même indice que celui qui a été utilisé sur les zones en agglomération s'est révélé impossible techniquement sur les zones hors de l'agglomération parisienne.

Le Département a donc désignées des zones selon une autre procédure soit en fonction de la simple présence ou non de ces zones dans une zone de dépassement des valeurs limites soit en fonction des gênes déjà préalablement signalées au Département par des riverains.

Au final, sur la zone hors agglomération parisienne, ce sont 14 km de linéaire qui ont été retenus, répartis sur 13 sites et 11 communes, pour faire l'objet de la phase suivante de l'étude.

Aucun de ces sites n'est présent sur le territoire d'étude, aucun PNB ni secteur de surexposition n'ayant été identifié sur le réseau du conseil général.

4.3 - Bruit : Synthèse et enjeux

Les problématiques de dégradation de l'ambiance sonore le long des axes majeures de transports sont peu étendues et concernent un nombre faible de constructions et d'habitant. Néanmoins, les problématiques de bruit à l'intérieur de l'agglomération ne sont pas connues ou du moins pas cartographiées. Il est fort probable que l'ambiance acoustique soit dégradée sur les axes supportant un trafic routier important, notamment au niveau des traversées urbaines comme dans la zone de la confluence entre la Seine et l'Yonne à Montereau-Fault-Yonne.

Le bruit est un enjeu fort de l'aménagement et peut devenir un enjeu prioritaire lorsque l'exposition de la population aux nuisances sonores risque d'entraîner une dégradation importante des conditions de vie et de la santé. En effet, il peut affecter gravement l'état de santé des populations exposées ; il est ainsi à l'origine de troubles du sommeil, de réactions de stress, d'une gêne et d'un inconfort. Il est alors essentiel d'identifier les points de conflits ou d'incompatibilité entre les sources de bruit existantes ou futures et les zones calmes à préserver.

L'enjeu principal sera de réduire le trafic automobile prioritairement dans les traversés urbaines, mais également de maîtriser le développement urbain en éloignant les nouvelles constructions des sources de bruit que représentent les 4 axes majeurs (RD605, RD606, A5 et la ligne Paris Marseille).

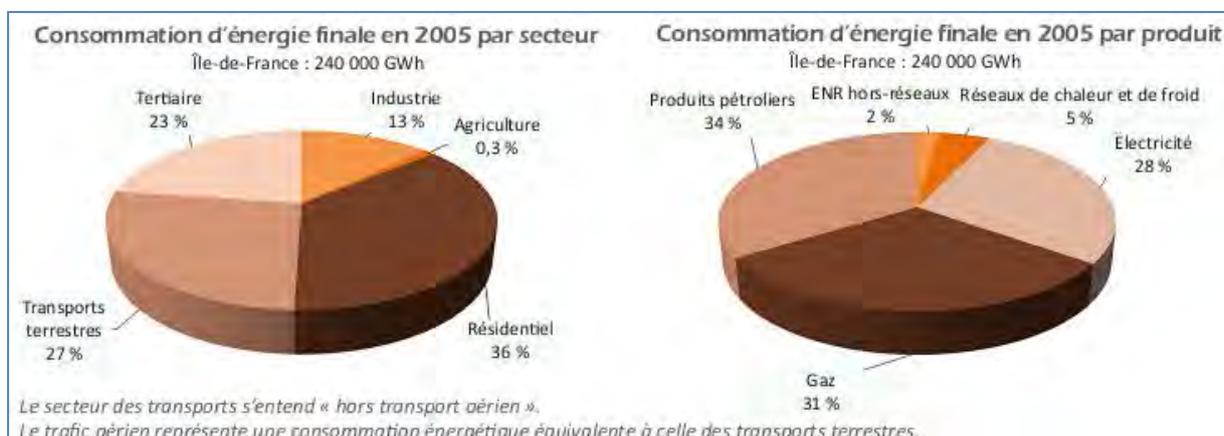
5 - LES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES

5.1 - Les constats

Source : SRCAE IDF

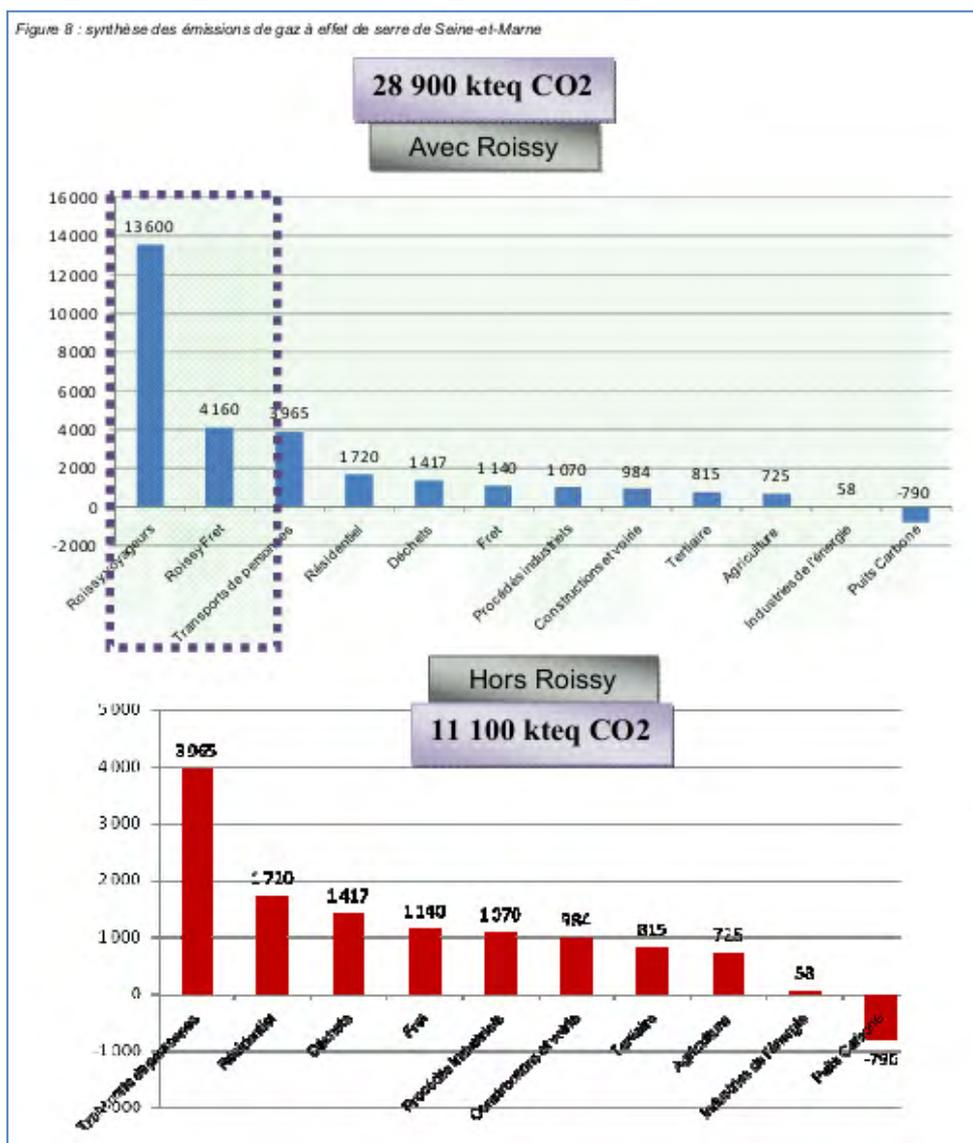
La consommation d'énergie primaire en Ile-de-France était de l'ordre de 240 000 GWh en 2005. Les consommations les plus importantes sont liées au secteur résidentiel (32%), aux transports terrestres (27%) et au tertiaire (23%).

Les trois types d'énergie consommée par le secteur des transports sont pour la majorité des produits pétroliers (34%), puis le gaz (31%) et l'électricité (27%).

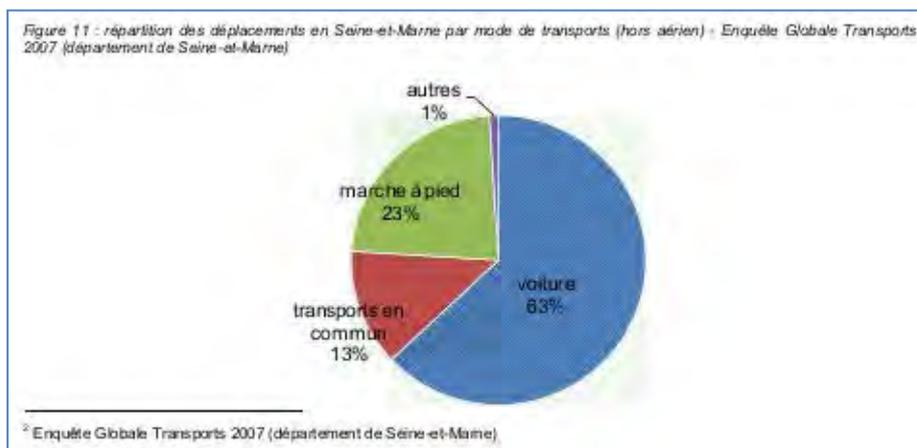


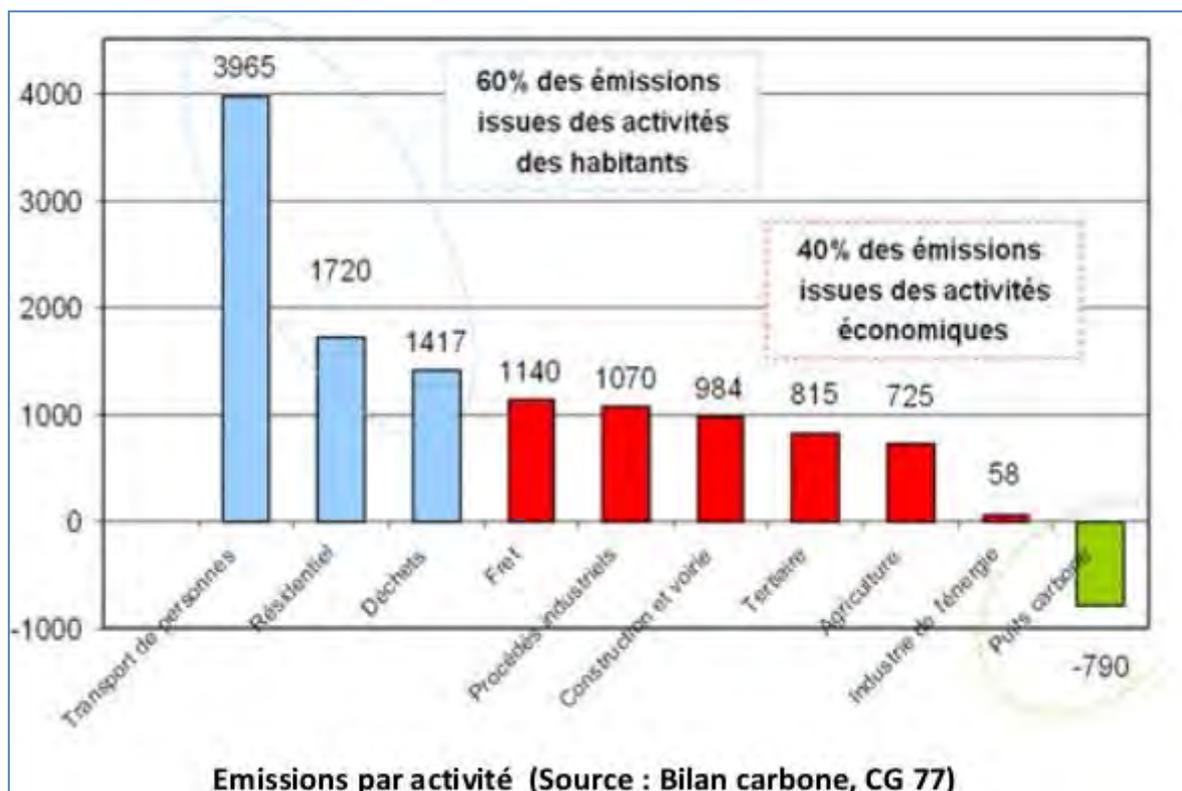
Les transports représentent donc une part importante de la consommation totale d'énergie et cette consommation varie d'un mode de transport à un autre. La voiture particulière présentant la plus forte consommation relative au nombre de personnes transportées. En Ile-de-France et en 2005 le bilan énergétique des transports de personnes et de marchandises atteint 5,47 Mtep soit 63,6 TWh. Cette consommation est relativement stable depuis 2005 et même en légère diminution ces 15 dernières années malgré une croissance démographique de +10% entre 1990 et 2009. Les produits pétroliers représentent 93% de l'énergie consommé et l'électricité 6,2%.

Sur le territoire d'étude aucune donnée suffisamment fiable n'est disponible pour dresser un profil précis des consommations d'énergie. Si l'on se réfère au bilan carbone réalisé par le Conseil général de Seine-et-Marne, dans l'hypothèse où les émissions de gaz à effet de serre sont lié à la consommation d'énergie en s'abstenant des différents taux d'émissions de GES lié à l'énergie considéré et en considérant que le profil du département est semblable à celui du territoire d'étude (prédominance de la voiture, habitat individuel, flux de transports importants,...), le secteur des transports et celui du résidentiel sont les principaux consommateurs d'énergie. L'industrie manufacturière au regard de sa part dans les émissions du polluant doit être également un poste majeur de la consommation d'énergie sur le territoire de la CC2F.



Ainsi, sur le département lorsqu'on retire les émissions de l'aéroport de Roissy comptant tout de même pour 61,6% des émissions de GES, 60% des émissions sur le département sont imputables aux habitants (transport de personnes, résidentiel, déchet).

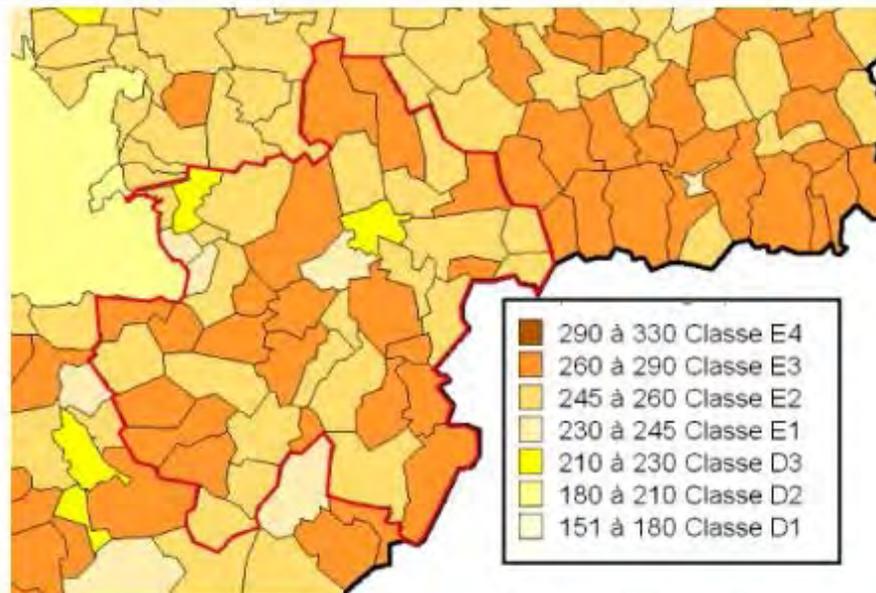




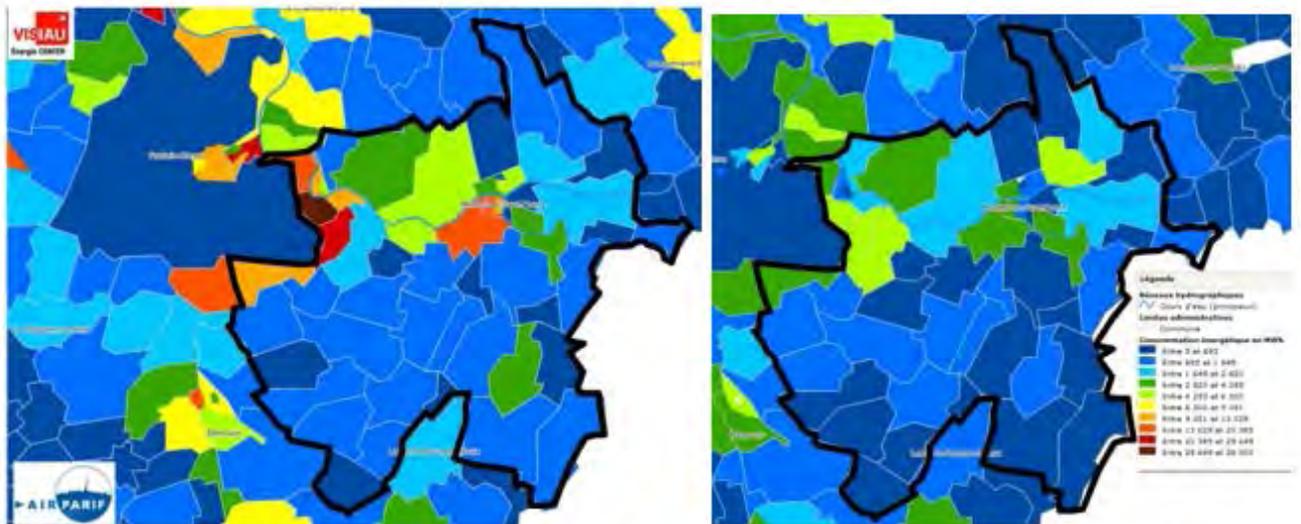
Il est à noter que la Seine-et-Marne est le département le plus émetteurs de GES à l'échelle de la région avec 21% des émissions totales pour seulement 11% de la population et francilienne mais tout de même 49% de la surface régionale. Avec l'objectif du facteur 4 d'ici 2050 pour réduire de 75% les émissions de GES par rapport au niveau de 1990, chaque secteur devra apporter une contribution significative dont celui des transports. Avec 63% des déplacements à l'échelle du département qui se font par la voiture, la réduction de trafic routier est un levier d'action majeure pour réduire les émissions de GES et donc la consommation d'énergie lié au trafic automobile.

[Zoom sur la consommation des logements et impacts des besoins de déplacements sur la précarisation énergétique des habitants.](#)

Avec plus de 60% des logements construits avant la première réglementation thermique, le secteur du résidentiel est un poste majeur de consommation d'énergie sur le territoire de la CC2F. Sur les 14 communes, 6 sont classées avec une étiquette énergétique de classe E3 soit une consommation moyenne par m² de 260 à 290 kWh par an, 6 communes en classe E2 (245 à 260 kWh.m².an), 1 en classe E1 (230 à 245 kWh.m².an) et 1 en classe D2 (210 à 230 kWh.m².an). Cet habitat ancien, majoritairement de grandes tailles engendre des factures d'énergie conséquentes pour les besoins domestiques. Les coûts liés à l'utilisation de la voiture sont également un vecteur majeur de la précarisation qui s'étend sur le territoire.



Etiquette énergie par commune (Source : CG 77, 2009)



5.2 - Energie : les enjeux

Le Programme Local de l'Habitat de la CC2F en cours d'élaboration a mis en exergue une précarisation et une paupérisation importante de la population liée en grande partie à la typologie de l'habitat. Il existe donc une véritable vulnaribilité énergétique du territoire d'étude, et les augmentations soutenues du cout des déplacements, voiture et transport collectifs inclus, lié aux augmentation du prix de l'énergie font de la consommation d'énergie un enjeu fort sur le territoire au regard des préoccupations sociales notamment, mobilité des personnes âgées dans les secteurs ruraux, mobilité des jeunes (liaison domicile travail/lieux d'études),...

Il existe donc une véritable vulnaribilité énergétique du territoire d'étude qui pèse en premier lieu sur les ménages et qui est lié principalement à leur capacité à s'approvisionner en énergie de chauffage mais aussi de déplacement, sur un territoire où la mobilité se fait en premeir lieu par l'utilisation de la voiture individuelle.

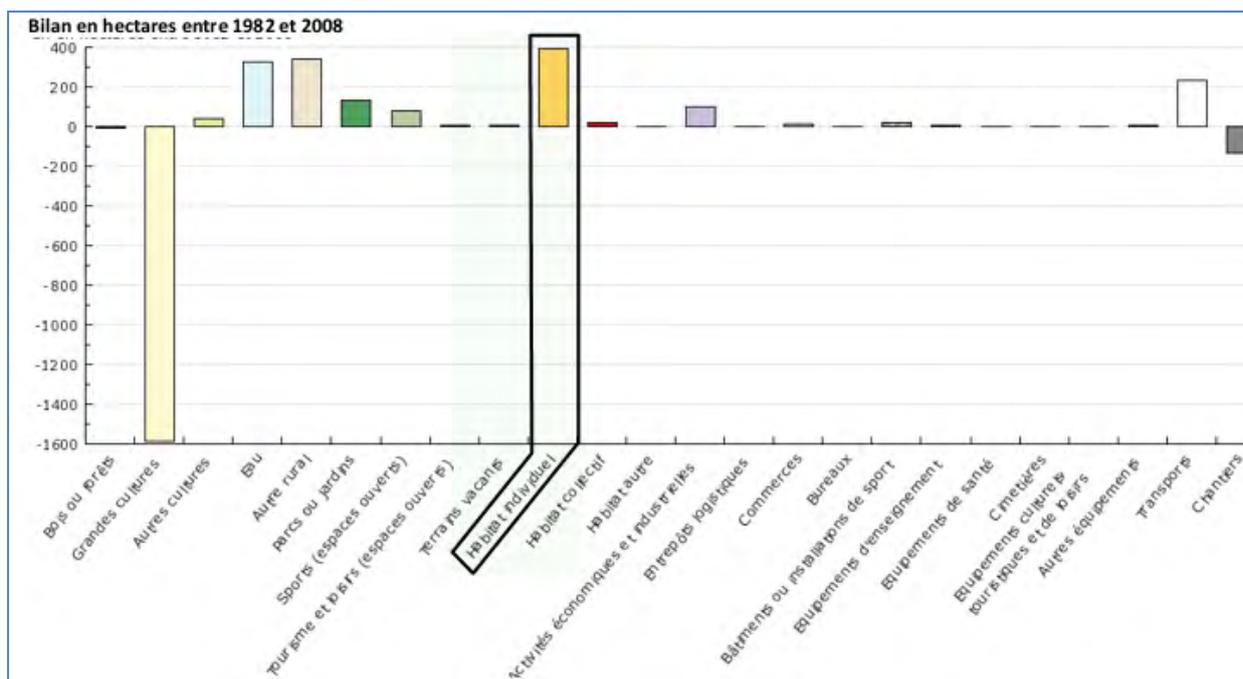
Dans un contexte de raréfaction des énergies fossiles et d'augmentation du prix des carburants, la réduction des consommations énergétiques est un enjeu aussi bien écologique que social et économique. Ainsi, concernant les déplacements, la diminution de la part modale de la voiture particulière au profit des transports collectifs engendrerait une diminution directe des consommations énergétiques. Il est également possible d'agir sur la réduction des distances des déplacements, en assurant une cohérence entre le développement de l'urbanisation et les déplacements, tout en prenant e en compte les enjeux sociaux forts existants sur le territoire.

6 - LA CONSOMMATION D'ESPACE

6.1 - Les constats

L'analyse de la consommation d'espace a été réalisée à partir des informations disponibles à l'échelle du SCOT "Seine et Loing", portant sur une superficie supérieure au territoire d'étude. Toutefois, compte tenu de l'insertion de la CC2F dans le territoire homogène du SCOT, on considèrera l'analyse de la consommation d'espace du SCOT comme représentative des évolutions à l'échelle de la CC2F.

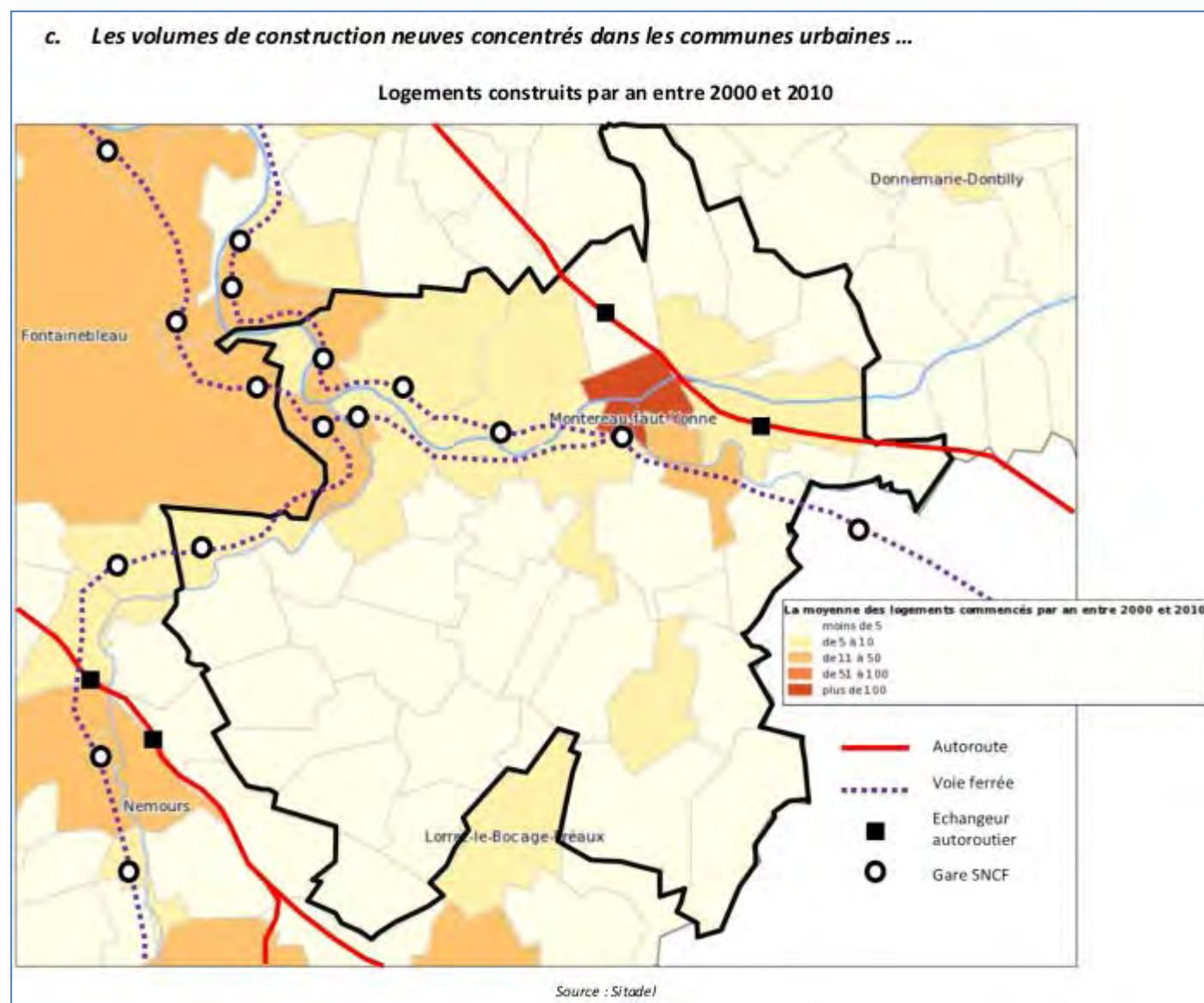
	Surface 1982	Disparition	Apparition	Surface 2008	Bilan	Variation
1 Bois ou forêts	13 712,84	-493,14	487,83	13 707,33	-5,31	-0,04 %
2 Grandes cultures	28 432,83	-2 371,21	781,38	26 842,81	-1 589,83	-5,59 %
3 Autres cultures	96,01	-56,43	95,11	134,68	38,68	40,29 %
4 Eau	1 256,18	-83,96	410,48	1 582,70	326,52	25,99 %
5 Autre rural	2 013,56	-1 137,05	1 479,14	2 355,65	342,09	16,99 %
Rural	45 511,02	-1 060,98	173,14	44 623,17	-887,85	-1,95 %
6 Parcs ou jardins	1 297,79	-229,00	363,20	1 431,99	134,20	10,34 %
7 Sports (espaces ouverts)	66,10	-9,62	86,99	143,47	77,37	117,04 %
8 Tourisme et loisirs (espaces ouverts)	29,88	-5,91	9,40	33,37	3,49	11,69 %
9 Terrains vacants	47,29	-32,16	40,07	54,89	7,61	16,09 %
Urbain ouvert	1 441,06	-264,60	487,27	1 663,73	222,67	15,45 %
10 Habitat individuel	1 754,10	-44,47	436,41	2 146,04	391,94	22,34 %
11 Habitat collectif	182,59	-5,36	24,15	201,37	18,78	10,29 %
12 Habitat autre	3,18	0,00	2,81	5,98	2,81	88,25 %
13 Activités économiques et industrielles	551,09	-78,12	180,45	653,42	102,33	18,57 %
14 Entrepôts logistiques	0,00	0,00	1,51	1,51	1,51	0,00 %
15 Commerces	7,87	-1,89	18,52	24,50	16,63	211,36 %
16 Bureaux	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
17 Bâtimts ou installations de sport	5,13	-1,18	19,43	23,38	18,25	356,07 %
18 Equipements d'enseignement	48,94	-2,28	8,16	54,82	5,88	12,02 %
19 Equipements de santé	6,06	-0,06	1,17	7,15	1,09	18,03 %
20 Cimetières	30,86	0,00	0,81	31,67	0,81	2,61 %
21 Equipements culturels, touristiques et de loisirs	0,85	0,00	0,00	0,65	0,00	0,00 %
22 Autres équipements	52,29	-2,52	12,20	61,97	9,68	18,52 %
23 Transports	337,08	-10,10	241,79	568,78	231,70	68,74 %
24 Chantiers	197,64	-197,64	61,41	61,41	-136,23	-68,93 %
Urbain construit	3 177,47	-131,46	796,64	3 842,65	665,18	20,93 %
Total	50 129,55	-1 457,05	1 457,05	50 129,55	0,00	0,00 %



Historiquement, le territoire d'étude est principalement agricole. Entre 1982 et 2008, 1590 ha de ces terres ont été consommé pour répondre principalement à l'extension de l'habitat individuel (392 ha), à l'ouverture de nouvelle carrière/sablières (242 ha), à la création de zones d'activité économiques et industrielles (102 ha) et au développement de nouvelles infrastructures de transport (232 ha) dont l'autoroute A5, la section Melun Sens ayant ouvert en 1993.

La surface occupée par les infrastructures de transport est passée sur cette période de 337 ha à 568 ha, soit une augmentation de 68%. Entre 1982 et 2008, cette surface est passée de 0,67% à 1,13% de la surface totale du territoire de la CC2F.

La production de logement se fait en volume principalement dans les vallées déjà urbanisées de la Seine, du Loing et de l'Yonne.



Cette attractivité s'explique en partie par la corrélation entre l'accès aux principales infrastructures de transports (RD606, RD605, A5 et réseaux ferrés) qui permettent de rejoindre facilement les zones d'emplois. Toutefois, il est important de souligner que la part relative des constructions neuves entre 1990 et 2008 se font principalement sur les communes périurbaines du SCOT, notamment sur le territoire d'étude compte tenu de la proximité des infrastructures de transports.

**Evolution entre 2008 et 2012 des espaces artificialisés construits sur le territoire de la CC2F
(Source : diagnostic du SCOT)**

Commune	Superficie communale (Ha)	Evolution de la surface : habitat individuel			
		2008	2012	évolution en %	% de la surface totale (2012)
Barbey	430,68	9,07	9,07	0,00%	2,11%
Cannes Ecluse	859,01	73,64	74,9	1,68%	8,72%
Courcelles en Bassée	1079,29	16,82	17,1	1,64%	1,58%
Esmans	1783,15	37,18	37,51	0,88%	2,10%
Forges	1332,75	16,34	16,45	0,67%	1,23%
La Brosse Montceaux	1201,99	32,96	33,68	2,14%	2,80%
La grande Paroisse	2907,16	87,01	91,8	5,22%	3,16%
Laval en Brie	2025,3	22,76	23,13	1,60%	1,14%
Marolles sur Seine	2023,55	58,12	59,22	1,86%	2,93%
Misy sur Yonne	626,61	44,29	44,72	0,96%	7,14%
Montereau Fault Yonne	903,32	95,28	101,41	6,04%	11,23%
Saint Germain Laval	886,08	85,41	86,89	1,70%	9,81%
Salins	1054,7	38,92	40,88	4,79%	3,88%
Varennes sur Seine	997,66	71,62	72,7	1,49%	7,29%
CC2F	18111,25	689,42	709,46	2,82%	3,92%

Entre 2008 et 2012, sur le territoire de la CC2F, l'artificialisation des sols est principalement du à l'habitat individuel avec +2,82%, aux activités avec +0,88% et les transports avec +0,68%. Ces 3 facteurs d'occupations du sol représentent ensemble 8,59% de la surface totale du territoire en 2012.

Communauté de Communes des deux Fleuves – Plan Local de Déplacements – Cas par cas

Commune	Superficie communale (Ha)	Evolution de la surface : activités			
		2008	2012	évolution en %	% de la surface totale (2012)
Barbey	430,68	0,11	0,11	0,00%	0,03%
Cannes Ecluse	859,01	9,5	9,5	0,00%	1,11%
Courcelles en Bassée	1079,29	0	0	-	0,00%
Esmans	1783,15	20,59	20,59	0,00%	1,15%
Forges	1332,75	13,35	13,35	0,00%	1,00%
La Brosse Montceaux	1201,99	13,46	13,46	0,00%	1,12%
La grande Paroisse	2907,16	137,22	131,7	-4,19%	4,53%
Laval en Brie	2025,3	6,46	7,56	14,55%	0,37%
Marolles sur Seine	2023,55	15,12	15,12	0,00%	0,75%
Misy sur Yonne	626,61	1,7	1,7	0,00%	0,27%
Montereau Fault Yonne	903,32	127,05	132,41	4,05%	14,66%
Saint Germain Laval	886,08	9,57	8,92	-7,29%	1,01%
Salins	1054,7	6,59	6,59	0,00%	0,62%
Varennes sur Seine	997,66	60,56	64,03	5,42%	6,42%
CC2F	18111,25	421,28	425,04	0,88%	2,35%

Commune	Superficie communale (Ha)	Evolution de la surface : transports			
		2008	2012	évolution en %	% de la surface totale (2012)
Barbey	430,68	7,6	7,6	0,00%	1,76%
Cannes Ecluse	859,01	30,52	30,52	0,00%	3,55%
Courcelles en Bassée	1079,29	9,1	9,1	0,00%	0,84%
Esmans	1783,15	8,77	8,77	0,00%	0,49%
Forges	1332,75	47,29	46,99	-0,64%	3,53%
La Brosse Montceaux	1201,99	21,24	21,24	0,00%	1,77%
La grande Paroisse	2907,16	48,73	48,55	-0,37%	1,67%
Laval en Brie	2025,3	0	0	-	0,00%
Marolles sur Seine	2023,55	80,84	80,84	0,00%	3,99%
Misy sur Yonne	626,61	34,2	34,2	0,00%	5,46%
Montereau Fault Yonne	903,32	82,42	82,89	0,57%	9,18%
Saint Germain Laval	886,08	2,22	2,22	0,00%	0,25%
Salins	1054,7	0,11	0,11	0,00%	0,01%
Varennes sur Seine	997,66	44,97	47,84	6,00%	4,80%
CC2F	18111,25	418,01	420,87	0,68%	2,32%

6.2 - Consommation d'espaces : les enjeux

La consommation d'espace étant principalement lié au développement de l'habitat et des zones d'activités économiques, l'enjeu global consistera à limiter cette consommation en organisant différemment le développement. La CC2F a entrepris deux études majeures pour répondre à cet enjeu au travers de l'élaboration d'un Programme >Local de l'Habitat et la réalisation d'un schéma directeur durable des activités économiques.

L'urbanisation des différentes communes devra se faire en cohérence avec l'organisation des déplacements. Le principe d'économie de l'espace pour l'aménagement des voiries ou des espaces de stationnement devra être pris en compte dans le développement des déplacements sur le territoire.

7 - BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS

7.1 - Contexte faunistique, floristique et milieux naturels

7.1.1 - Milieux naturels et agricoles

Les espaces agricoles, forestiers et naturels occupent en 2012, 85,8% de la surface totale du territoire. Les espaces agricoles représentent 50,1% mettant en exergue le caractère rural du territoire de la CC2F.

Commune	surface (2012) occupée par les espaces agricoles forestiers et naturels (en Ha)				part des surfaces occupées par les espaces agricoles, forestiers et naturels (en %)				
	foret	milieu semi naturels	espaces agricoles	eau	foret	milieu semi naturels	espaces agricoles	eau	total
Barbey	44,9	42,54	224,97	69,9	10,4	9,9	52,2	16,2	88,8
Cannes Ecluse	118,8	69,5	317,21	195,31	13,8	8,1	36,9	22,7	81,6
Courcelles en Bassée	132,9	61,53	805,89	26,68	12,3	5,7	74,7	2,5%	95,2
Esmans	127,4	15,91	1533,5	0,52	7,1	0,9	86,0	0,0	94,1
Forges	597,4	37,36	580,5	6,18	44,8	2,8	43,6	0,5	91,6
La Brosse Montceaux	251,5	55,78	760,19	26,58	20,9	4,6	63,2	2,2	91,0
La grande Paroisse	980,4	147,75	1164,62	232,91	33,7	5,1	40,1	8,0	86,9
Laval en Brie	1149,7	10,91	806,19	1,87	56,8	0,5	39,8	0,1%	97,2
Marolles sur Seine	377,8	267,57	792,94	267,44	18,7	13,2	39,2%	13,2	84,3
Misy sur Yonne	42,2	38,05	374,05	36,2	6,7	6,1	59,7%	5,8%	78,3 %
Montereau Fault Yonne	60,06	102,55	83,43	93,33	6,6	11,4	9,2%	10,3	37,6
Saint Germain Laval	99,12	58,57	571,08	6,89	11,2	6,6	64,5	0,8	83,0
Salins	258,86	10,82	704,86	1,6	24,5	1,0	66,8	0,2%	92,6
Varennes sur Seine	38,25	141,03	353,66	158,84	3,8	14,1	35,4	15,9	69,3
CC2F	4279	1060	9073	1124	23	5,9	50	6,2	85,8

La forêt avec 23,6% de la surface du territoire, l'eau avec 6,2% et les milieux semi naturels (5,9%) confère au territoire de la CC2F, un véritable patrimoine naturel. Celui-ci est concerné par de nombreux statuts de protection.

Milieux agricoles

L'importante superficie agricole du territoire traduit le dynamisme encore présent de l'activité agricole sur le territoire. Situé au contact des terres fertiles du plateau de Brie, l'orientation agricole du territoire est clairement tournée vers les grandes cultures (Céréales et oléagineux). Cette orientation s'est d'ailleurs renforcée au cours de la dernière décennie, puisque le précédent recensement agricole de 2000 indiquait qu'il subsistait sur le territoire une activité d'horticulture, dominante sur la commune de Montereau ainsi que de polyculture sur La Brosse-Montceaux.

Le nombre d'exploitation est toutefois en baisse sur le territoire, d'après les données du dernier recensement (AGRESTE 2010) : de 74 exploitations en 2000, on est passé à 64 exploitations en 2010. La Superficie Agricole Utile (SAU) a cependant augmenté (phénomène rare, et qui traduit l'augmentation de la taille des exploitations), passant de 8420 Ha en 2000 à 8618 Ha en 2010.

On notera que si la grande culture est le mode d'exploitation dominant, on note toujours la présence d'élevages sur le territoire, avec des cheptels qui, bien que limités, sont en forte hausse (585 têtes en 2010 contre 260 en 2000). Toutefois, la superficie d'espaces toujours en herbe se réduit (52Ha en 2000, 42 en 2010), traduisant une conduite d'élevage sous le mode de l'engraissement et non de la culture extensive.

Vallées, plans d'eau et milieux humides (marais, tourbières)

Les vallées représentent les milieux identifiés et protégés le plus fortement. La vallée de la Seine offre un accueil pour de nombreuses espèces d'oiseaux migratoires. Sur ces secteurs, situés sur l'une des plus importantes voies de migration nord-sud pour les oiseaux, on note la présence d'importantes colonies de Sternes pierregarin (« hirondelles de mer »).

La Seine est aussi l'unique liaison pour les espèces purement aquatiques en particulier les espèces migratoires et le passage oblige vers le littoral des autres vallées humides situées en amont. Ce rôle de grand axe migratoire pour les espèces aquatiques est toutefois fortement réduit aujourd'hui pour les espèces piscicoles qui ne peuvent franchir les nombreux barrages construits sur son cours.

Les espaces de la vallée de la Seine accueillent plus largement une grande diversité d'espèces. On recense ainsi :

- plus de 750 espèces de végétaux supérieurs dont 7 sont protégées sur le plan national et plusieurs centaines de végétaux inférieurs (algues, mousses, fougères) avec 26 espèces végétales protégées ;
- 289 espèces d'oiseaux observées comptant 135 nicheurs dont 20 nicheurs figurent à l'annexe 1 de la directive européenne oiseaux ;
- plus de 54 espèces de mammifères, 12 espèces d'amphibiens, 10 espèces de reptiles, 32 espèces de poissons, 20 espèces de mollusques ;

- plus de 200 espèces de papillons dont une protégée au niveau national, près de 1000 espèces de coléoptères, au moins 32 espèces de libellules dont une protégée au niveau national, 34 espèces d'orthoptères

Le territoire présente également un nombre important de zones humides de différents types (marais tourbeux, prairies humides). A l'échelle du territoire du SCOT, on recense plus de 50 ha de marais et zones humides.

On peut décomposer ces zones humides en différents secteurs :

- Les petits bassins creusés lors de l'exploitation en raison de leur faible profondeur et de leur pente douce ;
- les grands étangs, profonds et vastes, aux berges abruptes
- les prairies de fauche qui accueillent
- les prairies humides, inondées chaque hiver,
- les friches, milieux ouverts source d'une grande diversité

Ces milieux sont par ailleurs pour la plupart identifiés et protégés à travers les inventaires (ZNIEFF, ZICO) et diverses zones de protections des milieux naturels présents sur le territoire (Natura 2000, APPB, ENS).

On notera en particulier sur le territoire les **Marais alcalins de la Grande Paroisse et de Vernou** (préservés par un APB (FR3800593)) se situant au sud de la ZNIEFF de type 1 « Bois de Valence ». Ils abritent trois espèces animales protégées : le triton palme, le lézard des souches, et la couleuvre a collier, citées dans le document officiel (*Source : CBNPB*). Concernant la flore, ils abritent 76 espèces végétales, dont une dizaine d'espèces protégées spécifiques de ces milieux.

Les boisements et forêts du territoire

Les boisements et forêts représentent le dernier grand ensemble de milieux naturels présents sur le territoire. Les grands massifs arrivent en limite ouest et nord du territoire : Domaine de Nanteau, mais surtout le massif de Fontainebleau.

Le reste des boisements est présent dans les vallées, ainsi que sur les points hauts des plateaux. Les futaies de feuillus et taillis composent la plus grande partie des boisements du territoire d'étude (88%). Cette diversité est source de richesse écologique, reconnue par plusieurs arrêtés de protection de biotope (Institut Forestier national).

Le principal massif boisé du territoire d'étude, le Bois de Valence et la forêt de Saint-Martin, au nord du territoire, sont inventoriés en ZNIEFF de type 1 « Bois de Valence » avec plusieurs sites en APB sur les Marais alcalins de la Grande Paroisse et de Vernou. Là encore, l'eau est omniprésente avec un réseau de mares et de canaux. Les boisements mono spécifiques créés par l'homme (plantations de peupliers, de résineux) ont souvent un sous-bois assez pauvre en biodiversité qui abrite des plantes rudérales (végétaux pionniers des milieux ouverts perturbés ou instables).

Trame verte urbaine

Les milieux naturels du territoire sont complétés par les espaces verts, parcs et jardins privés, qui peuvent aussi constituer des sources de diversité biologique.

En ville, dans un contexte bâti souvent « hostile » aux déplacements de faune et à la dispersion de la flore, ces espaces peuvent constituer des éléments de la Trame verte et bleue.

7.1.2 - Zones d'Inventaires

Le territoire d'étude présente de nombreuses zones à fort intérêt écologique identifiées sur le territoire à travers des zonages d'inventaires (ZNIEFF, ZICO) ou de protection (APPB, ENS, Natura 2000)

Les Zones d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)

Les **Zones importantes pour la conservation des oiseaux** correspondent à des zones d'inventaire scientifique dressé en application d'un programme international de Birdlife International visant à recenser les zones les plus favorables pour la conservation des oiseaux sauvages.

Le territoire d'étude comprend une ZICO, depuis 1992, l'ensemble de la « Bassée et plaines adjacentes » est désigné Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO n°IF03).

Ce vaste ensemble de plus de 40 000 ha englobe l'ensemble de la vallée ainsi que d'importants espaces agricoles alentours. Sur le territoire d'étude, il prend naissance au niveau de la confluence entre la Seine et l'Yonne à l'Ouest, puis s'étend en triangle sur les vallées des 2 rivières à l'Est.

Cette ZICO a notamment servi à la définition, depuis 1992, des différentes ZNIEFF du territoire, ainsi qu'aux zones Natura 2000.

Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique (ZNIEFF)

Les ZNIEFF sont des périmètres d'inventaires ayant pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue les **ZNIEFF de Type I** (de superficie réduite, espaces homogènes d'un point de vue écologique et qui abritent au moins une espèce et/ou un habitat rares ou menacés, d'intérêt aussi bien local que régional, national ou communautaire ; ou ce sont des espaces d'un grand *intérêt fonctionnel* pour le fonctionnement écologique local et les **ZNIEFF de type II** (grands ensembles naturels riches, ou peu modifiés, qui offrent des potentialités biologiques importantes. Elles peuvent inclure des zones de type I et possèdent un rôle fonctionnel ainsi qu'une cohérence écologique et paysagère).

Sur le territoire, on compte 3 ZNIEFF de type II :

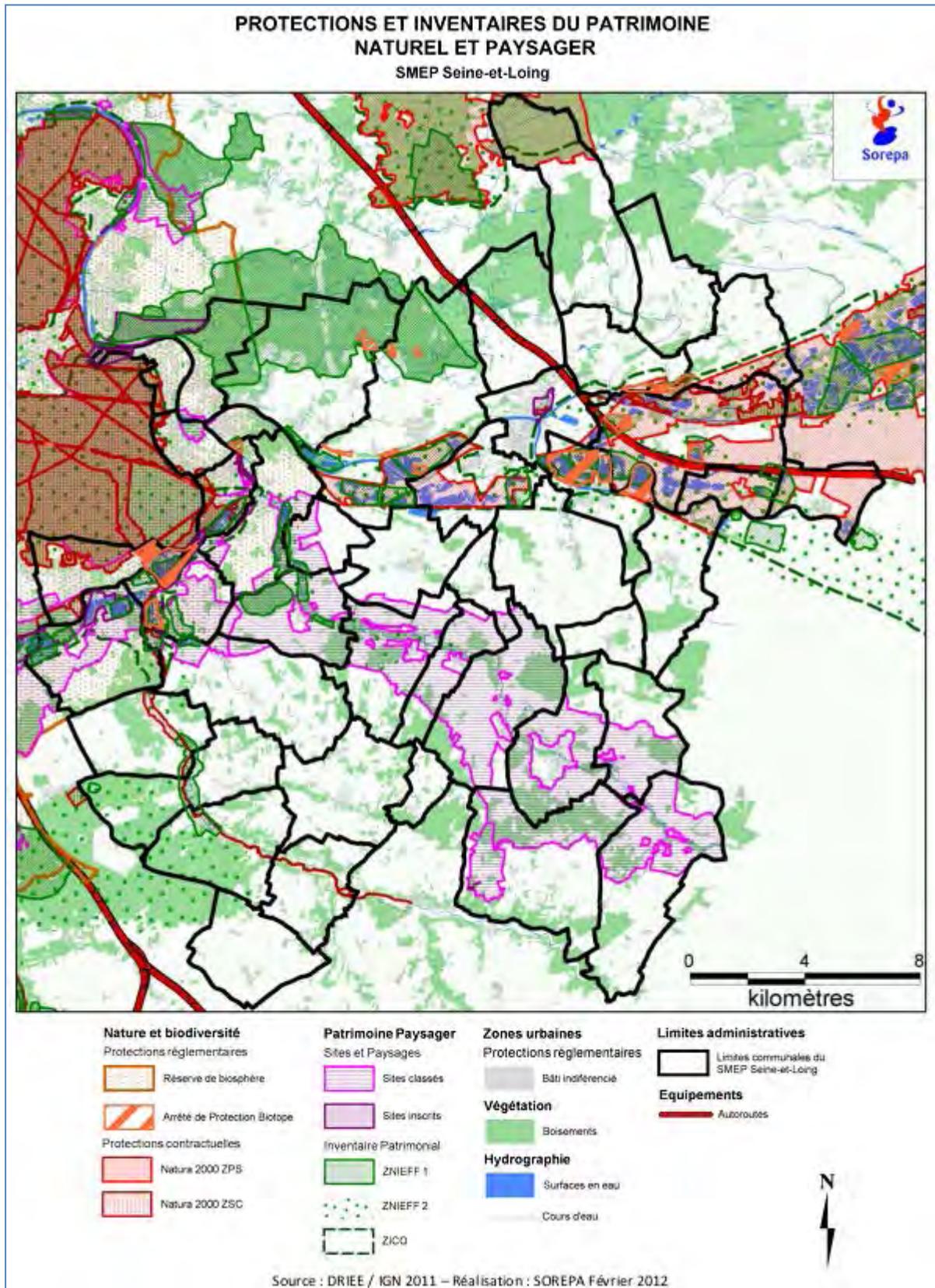
- **La ZNIEFF n°110020151 « Bois de Valence et de champagne »** : Cette ZNIEFF de 3706 Ha regroupe des milieux forestiers de landes atlantiques à Erica et Ulex associés à des milieux humides (marais alcalins tourbeux) et aquatiques (Eaux oligotrophes pauvres en calcaire). Elle abrite des populations de batraciens (éolodyte ponctué) et une grande diversité d'insectes. On y trouve également plusieurs espèces de mammifères (Martre des pins, putois

d'Europe) et oiseaux remarquables (engoulevent d'Europe, Pie-grièche écorcheur), ainsi qu'une grande variété d'espèces végétales inféodées

- La ZNIEFF n°110001254 « vallée de la seine entre Vernou et Montereau » : Cette ZNIEFF de 1626 Ha porte sur la vallée de la Seine sur la moitié Est du territoire. Elle regroupe les milieux aquatiques et humides associés à la Seine (lit, Eaux douces stagnantes, Eaux oligotrophes pauvres en calcaire, roselières et phragmitaies, prairies humides), mais aussi milieux associés des coteaux : Pelouses calcicoles sèches et steppes, Pelouses calcaires sub-atlantiques semi-arides). Elle abonde en espèces typiques des milieux humides : batraciens (crapaud calamite), insectes, chiroptères et oiseaux...
- La ZNIEFF n°77279022 « vallée de la seine entre Montereau et Melz (Bassée), qui reprend le cours de la Seine sur la partie Est du territoire, et s'étend sur 12640.8Ha. Elle présente des milieux variés : les roselières, les ripisylves des grands fleuves (à Chênes, Ormes et Frênes), les prairies humides eutrophes, les prairies à Molinie sur calcaire et argile et les pelouses calcicoles sub-atlantiques méso-xéroclines. On y recense 43 espèces végétales déterminantes de ZNIEFF dont 7 sont protégées au niveau national (Ranunculus lingua, Vitis vinifera subsp. sylvestris, Dianthus superbus, Viola elatior, Gratiola officinalis, Pulicaria vulgaris et Sysimbrium supinum) et 11 espèces protégées au niveau régional (Allium angulosum, Baldellia ranunculoides, Leersia oryzoides, Orchis laxiflora subsp. palustris...) ;
- Sur le plan des animaux, 23 espèces d'oiseaux nicheurs ou hivernants déterminants de ZNIEFF, dont de nombreuses espèces nicheuses d'intérêt européen (Martin Pêcheur d'Europe, Blongios nain, Sterne pierregarin, Pie-grièche écorcheur, Bondrée apivore, Milan noir, Héron bihoreau, Sterne naine...) ont été contactés sur ce site, mais également 10 espèces de Coléoptères, 14 espèces de Lépidoptères, 16 espèces d'Odonates, 11 espèces d'Orthoptères, toutes déterminantes de ZNIEFF.

En complément de ces ZNIEFF de type II sont inscrites sur l'ensemble du territoire **11 ZNIEFF de Type I**, quasi intégralement comprises au sein des ZNIEFF de type II :

- Rivière Auxence, de Châtenay-sur-seine a la confluence (n°110001269)
- Bois de Châlon (n°110030028)
- Bois alluvial de l'hermitage (n°110020233)
- Plan d'eau des préaux à marolles (n°110020229)
- Marais du Lutin (n°110020023)
- Bassin de Décantation et Etang du Grand Marais au petit Fossard (n°110620059)
- Plans d'eau des Loges et des Sureaux à la Grande-Paroisse (n°110001255)
- Marais tourbeux du bois de Valence (n°110020140)
- Plans d'eau du chemin de Montereau (n°110001264)
- Héronnière de Marolles « Les motteux » (n°110001262)
- Noues, plans d'eau et bois de Veuve (n°110020228)



7.1.3 - périmètres de protection des milieux naturels

Réserves naturelles Régionales (RNR)

Le territoire d'étude comprend une seule Réserve Naturelle Régionale, la RNR « Les Seiglats », sur la commune de Cannes l'écluse.

Créée par Arrêté du Président du Conseil Régional n° 09-95 du 15/07/2009, cette Ancienne carrière alluvionnaire près de la confluence Seine-Yonne devenue réserve naturelle des Seiglats fait partie de la vaste plaine alluviale de la Bassée. Il s'agit d'un ensemble de zones humides d'intérêt européen constitué d'une mosaïque d'habitats variés : étang, marais, ripisylves (boisement de bord d'eau), roselières et pelouses à orchidées...La taille de cet ensemble (62.5Ha) le rend particulièrement attractif pour l'avifaune, notamment en hiver. Les suivis réalisés ont permis de recenser 115 espèces d'oiseaux dont 43 nicheuses sur le site (sterne pierregarin, martin-pêcheur, bruant des roseaux, pics noir et épeichette), 28 espèces de papillons de jour (petit-mars changeant), 20 de libellules (cordulie à corps fin, gomphe vulgaire, gomphe à pinces), 9 espèces de poissons et plus de 200 espèces de végétaux dont la chondrille effilée, l'héliotrope d'Europe, le galéopsis des moissons ou la grande naïade.

Sa gestion est confiée à l'Agence des Espaces Verts d'Ile-de-France (AEV).

Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APPB)

L'arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB) définit un périmètre pour protéger un habitat naturel ou biotope abritant une ou plusieurs espèces animales et/ou végétales sauvages et protégées.

Il génère une interdiction de certaines activités susceptibles de porter atteinte à l'équilibre biologique des milieux et/ou à la survie des espèces protégées y vivant.

Sur le territoire, 7 APPB sont recensés :

- « Les marais alcalins », 35.13Ha sur les communes de la Grand Paroisse et de Vernou, Arrêté du 4 Mars 2003 ;
- « le plan d'eau de Cannes l'Ecluse », 268.29Ha sur la commune de Cannes l'Ecluse, Arrêté du 16 Juillet 1999 ;
- « La noue Notre-Dame », 10.80Ha sur la commune de La Grande Paroisse, Arrêté du 26 Février 2003 ;
- « Les coteaux calcaires », 15.34Ha sur la commune de La Grande Paroisse, Arrêté du 26 Février 2003 ;
- « La Héronnière des Motteux », 38.02Ha sur la commune de Marolles-Sur-Seine, Arrêté du 21 Novembre 1986 ;
- « Les coteaux de Tréchy », 46.10Ha sur les communes de Saint-Germain-Laval et Courcelles-en-Bassée, Arrêté du 23 Janvier 1998 ;
- « Le carreau Franc », 12.85Ha sur la commune de Marolles-sur-Seine, Arrêté du 19 Septembre 1991 ;

Espaces Naturels Sensibles (ENS)

La protection de la biodiversité et des paysages est l'une des principales compétences des Départements en matière d'environnement. Depuis 1991, le Département de Seine-et-Marne a donc décidé de développer sa politique dans les domaines de l'environnement en créant de tels espaces. Le produit de la Taxe Départementale des espaces naturels sensibles (ENS) permet ainsi l'acquisition, l'aménagement et la gestion d'espaces méritant d'être sauvegardés, valorisés et ouverts au public.

Sur le territoire, on note la présence d'un des 21 ENS du département de Seine et Marne actuels : Le carreau Franc.

Situé sur la commune de Marolles-sur-Seine, ce site de 22 hectares est d'intérêt majeur pour l'avifaune. Beaucoup d'oiseaux y effectuent une halte migratoire. Certaines espèces patrimoniales nichent sur le site au printemps : bihoreau gris, aigrette garzette, sterne naine...

Les plans d'eau et les milieux herbacés humides à très secs accueillent également une faune et une flore riche. Certaines espèces rares y sont présentes : Leucorrhine à large queue (libellule), azuré des coronilles (papillon), Eleocharis acicularis (flore).

7.2 - Contexte Natura 2000

Le réseau Natura 2000 est un réseau écologique européen destiné à préserver la biodiversité. Ce réseau est constitué des Zones de Protection Spéciale (ZPS) issues de la directive « Oiseaux » et des Sites d'Importance Communautaire (SIC) issus de la directive « Habitat » qui, une fois désignés formellement par la Commission et la France, deviendront des Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

Les sites Natura 2000 bénéficient d'une protection renforcée : tout projet susceptible de leur porter atteinte doit faire l'objet d'un document d'incidence. De plus, ces sites disposent ou disposeront à terme d'un document d'objectifs (DOCOB) qui précise les activités et/ou occupations du sol interdites, réglementées ou favorisées.

7.2.1 - Les différents zonages Natura 2000

Directive "Habitats, faune, flore"

La directive "Habitats" n° 92 / 43 du 21 mai 1992 de la Commission Européenne a mis en place une politique de conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages afin d'assurer le maintien de la biodiversité sur le territoire européen. L'annexe II de cette directive présente une liste d'habitats naturels d'intérêt communautaire parfois prioritaires sur lesquels des zones naturelles sensibles sont identifiées et constituent le réseau écologique européen intitulé " Natura 2000 " depuis 2004.

Les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) sont des sites identifiés afin de préserver les habitats naturels d'intérêt communautaire. Ces sites sont ensuite proposés en tant que Site d'Importance Communautaire (**SIC**) à la Commission Européenne. Sur chacun des sites retenus, il doit ensuite être défini, en concertation avec les acteurs locaux, les objectifs et les mesures de gestion des habitats naturels concernés, et leurs modalités d'application.

Directive "Oiseaux"

La directive "Oiseaux" n° 2009/147/CE du 30 novembre 2009 du Parlement Européen et du Conseil a permis la mise en place d'une politique de conservation des espèces d'oiseaux les plus menacées à l'échelle européenne. L'annexe I de cette directive contient la liste des espèces pour lesquelles les états membres doivent délimiter des Zones de Protection Spéciales (**ZPS**) où des mesures sont mises en place pour sauvegarder les populations de ces animaux. Ces zones constituent le réseau Natura 2000 et la définition de leur périmètre est fondée sur le recensement des Zones d'Importances pour la Conservation des Oiseaux (ZICO).

7.2.2 - Les sites Natura 2000 du territoire

Site FR1102016 - Carrière saint Nicolas

Ce site de 5.7Ha de la directive « Habitats, faune, flore » est localisé sur un coteau de la Seine à hauteur de la confluence avec l'Yonne. Il s'agit d'une ancienne carrière calcaire qui a été utilisée comme champignonnière au milieu du XXème siècle et aujourd'hui abandonnée.

Deux espèces de chiroptères d'importance communautaire sont présentes régulièrement en période d'hivernage. Le site a cependant un potentiel d'hébergement plus important qui devrait pouvoir s'exprimer par l'aménagement de la cavité.

La fréquentation de la cavité en période hivernale constitue la principale sensibilité du site. L'entrée de la cavité étant située au sein d'une propriété privée, elle est actuellement très limitée.

Ce site est enregistré comme SIC depuis le 7 Novembre 2013, mais n'est pas encore arrêté comme ZSC. Il dispose d'un document d'Objectif (DOCOB) depuis le 17 Décembre 2013.

Site FR1100798 - La Bassée

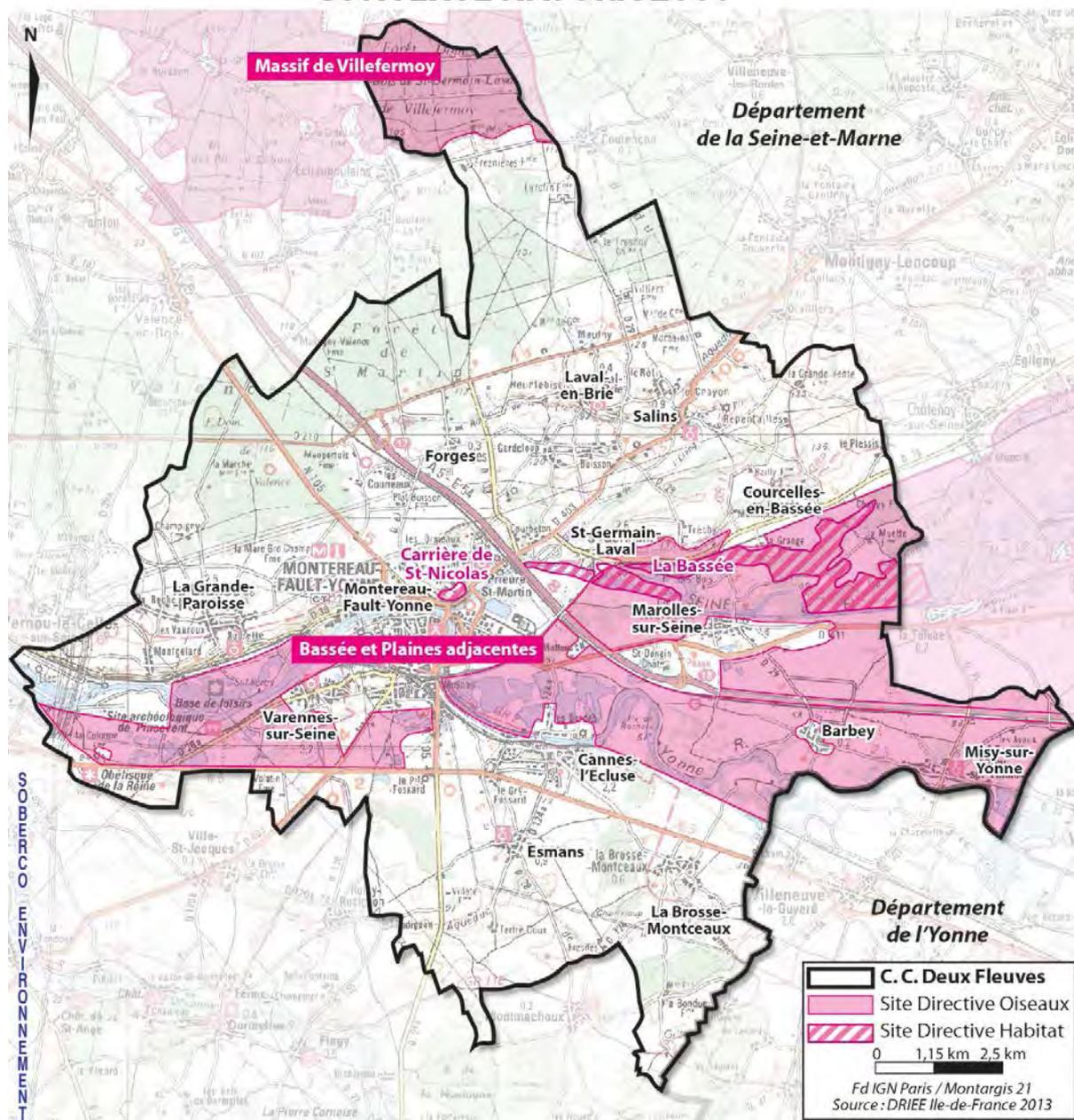
Ce site de 1 403 Ha de la directive « Habitats, faune, flore » est localisé sur 2 domaines biogéographiques : 90% pour le domaine atlantique et 10% pour le domaine continental. La Bassée est une vaste plaine alluviale de la Seine. Elle abrite la plus grande et l'une des dernières forêts alluviales du Bassin parisien ainsi qu'un ensemble relictuel de prairies humides. Elle présente aussi un réseau de noues et de milieux palustres d'un grand intérêt écologique.

Elle se caractérise par une flore originale pour la région parisienne, constituée d'espèces en aire disjointe ou en limite d'aire (médio-européenne notamment).

La richesse biologique de la Bassée est menacée par diverses opérations d'aménagement des milieux : mise au gabarit de la Seine et régularisation de son débit, régression des prairies, multiplication des exploitations de granulats alluvionnaires... Le périmètre retenu correspond à un noyau de biotopes encore peu artificialisés et dont la protection est une absolue nécessité.

Enregistré comme SIC le 7 Novembre 2013, il a été récemment arrêté en ZSC le 17 Avril 2014. Ce site dispose également d'un DOCOB approuvé depuis le 20 Novembre 2012

CONTEXTE NATURA 2000



Site FR112002 - Bassée et plaines adjacentes

Ce site de 27 643 ha de la directive « Oiseaux » correspond à un espace élargi de la plaine de la Bassée, et comprend à ce titre le site FR1100798 précédent. Ainsi, au-delà de la zone alluviale restreinte, ce site intègre le coteau marqué au nord et par un plateau agricole au sud de la rivière. Il abrite une importante diversité de milieux qui conditionnent la présence d'une avifaune très riche.

Parmi les milieux les plus remarquables figure la forêt alluviale, la seule de cette importance en Ile-de-France et un ensemble relictuel de prairies humides. On y trouve également un réseau de noues et de milieux palustres d'un grand intérêt écologique. Des espèces telles que la Pie-grièche grise, menacée au plan national, y trouvent leur dernier bastion régional.

Les plans d'eau liés à l'exploitation des granulats alluvionnaires possèdent un intérêt ornithologique très important, notamment ceux qui ont bénéficié d'une remise en état à vocation écologique.

Les boisements tels que ceux de la forêt de Sourduin permettent à des espèces telles que Pics mars et noirs, ainsi que l'Autour des Palombes de se reproduire.

Enfin, les zones agricoles adjacentes à la vallée abritent la reproduction des trois espèces de busard ouest-européennes, de l'Oedicnème criard et jusqu'au début des années 1990 de l'Outarde canepetière.

La richesse ornithologique de ce site est menacée par divers paramètres :

- diminution des surfaces inondables par régularisation du débit de la Seine;
- régression des prairies naturelles;
- utilisation ludique des plans d'eau;
- l'augmentation des surfaces irriguées;
- pression de l'urbanisation et des infrastructures notamment à l'ouest du site.

Ce site est inscrit en ZPS depuis le 12 Avril 2006. Il dispose d'un DOCOB depuis le 19 Septembre 2012.

Site FR1112001 - Massif de Villefermoy

Ce site de 4 790 ha de la directive « oiseaux » intègre le massif de Villefermoy et les forêts périphériques appartenant à la petite région naturelle de la Brie française.

Cette dernière, est constituée par un vaste plateau à dominante agricole, limité au Nord par la Marne, au sud par la Seine et se terminant au Sud-Est et à l'Est par la falaise d'Ile-de-France. Le plateau briard possède une altitude moyenne de 120 mètres environ et s'élève insensiblement en pente douce d'Ouest en Est. A côté des rivières principales comme le grand Morin ou l'Aubetin, on trouve de nombreux rus au cours lent, le plus souvent à sec en été, qui sillonnent le plateau, collectant les eaux dont les terres sont gorgées à la saison des pluies. Les mares sont nombreuses dans les cultures et dans les bois. Elles correspondent pour la plupart à d'anciens trous d'extraction de meulière qui sont remplies par les eaux atmosphériques. Le plateau est formé par du calcaire de Brie presque partout décalcifié et transformé en argile empâtant des bancs de meulière, donnant un sol compact. Les vallées qui entaillent le plateau argilo-siliceux sont toutes creusées dans des marnes ou des argiles du Sannoisien ou du Ludien. C'est au niveau de ces derniers affleurements que l'on trouve les principales zones humides (rus et étangs de Villefermoy et de Courtenain).

Entre 1976 et 1997, un minimum de 122 espèces d'oiseaux ont été répertoriées sur l'ensemble du massif forestier de Villefermoy, dont 93 qui ont niché au moins une fois durant la période 1990-1997, ce qui représente environ 60% du peuplement avien régional. Parmi celles-ci, 26 espèces sont considérées comme remarquables au plan régional dont :

7 espèces nicheuses figurant à l'annexe 1 de la directive "Oiseaux" : Bondrée apivore, Busard Saint-Martin, Milian noir, Martin-pêcheur d'Europe, Pic cendré, Pic mar et Pic noir; 20 espèces nicheuses d'intérêt régional dont les plus remarquables sont l'Autour des palombes et le Torcol fourmilier.

La richesse ornithologique du Massif forestier de Villefermoy est actuellement encore peu menacée. En effet, cette forêt ne fait pas l'objet d'une fréquentation très importante par le public et le réseau de chemin y est peu dense. Dans la partie domaniale, la gestion, même si elle nécessiterait d'être affinée, ne met pas en cause les espèces d'oiseaux remarquables.

Désignée en ZPS depuis le 3 Novembre 2005, il dispose également d'un DOCOB depuis le 15 Novembre 2010.

7.3 - Continuités écologiques et trames vertes et bleues

7.3.1 - Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Le SRCE est le volet régional de la Trame Verte et Bleue dont l'élaboration est fixée par les lois Grenelle I et II. Ce document cadre régional est co-élaboré par l'Etat et le Conseil régional, en association avec un Comité Régional « Trames verte et bleue » et l'ensemble des partenaires régionaux concernés par le schéma et sa mise en œuvre.

Approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013, le schéma régional de cohérence écologique d'Ile-de-France a été adopté par arrêté n°2013294-0001 (du préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, le 21 octobre 2013

La carte des objectifs de la trame verte et bleue du projet de SRCE fait apparaître de nombreux secteurs reconnus pour leur intérêt écologique et des liaisons essentielles pour leur intérêt écologique :

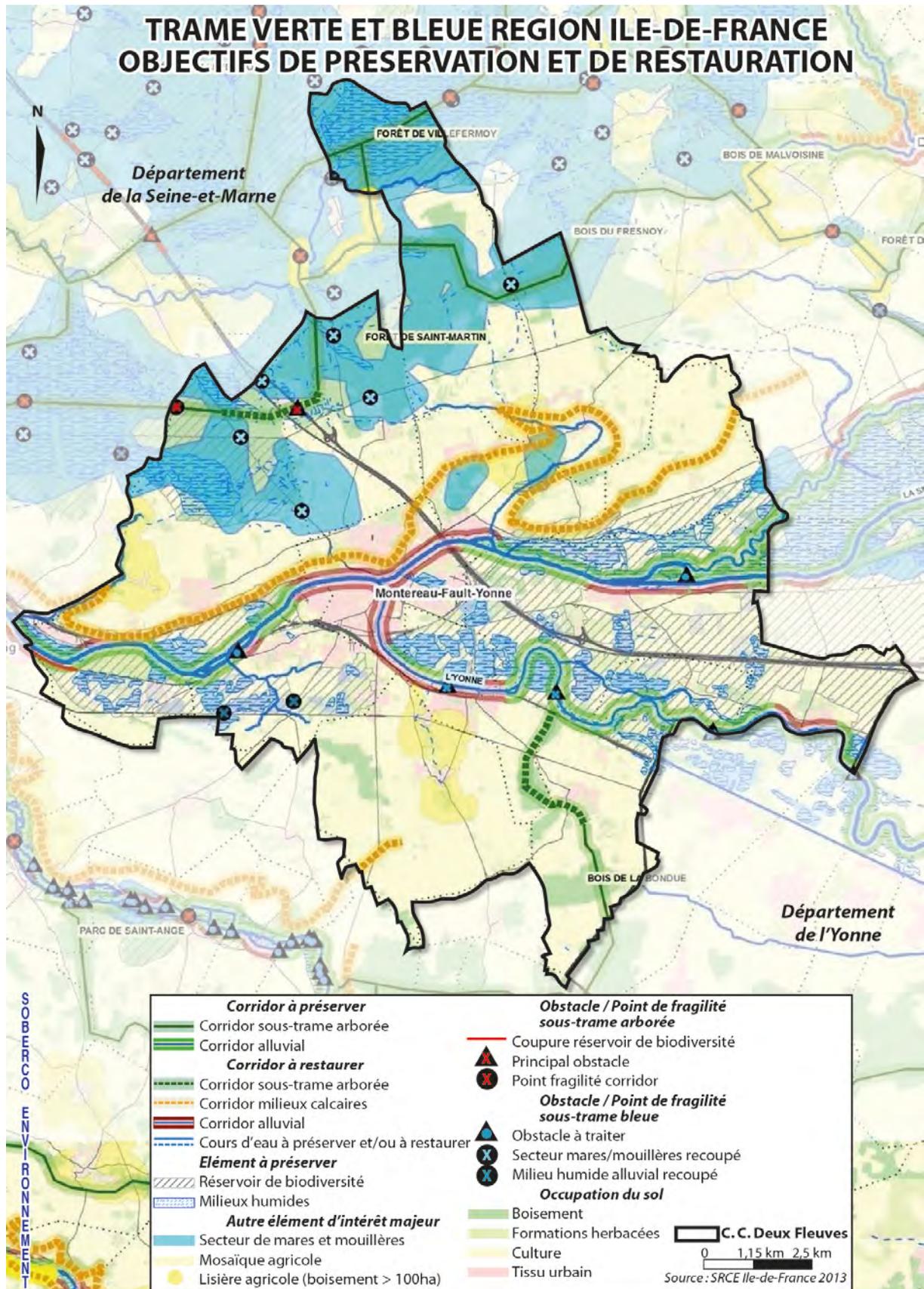
- Les vallées alluviales de la Seine et de L'Yonne apparaissent comme les principaux réservoirs de biodiversité du territoire
- Ceux-ci sont complétés par un important réseau de mares et mouillères, notamment sur la partie Nord du Territoire, ainsi que par quelques lisières agricoles au contact de boisements de grandes tailles (>100Ha)

Si les 2 grandes rivières qui traversent le territoire constituent là aussi des corridors majeurs du SRCE, on notera que la traversée du cœur urbain de la CC2F porte un objectif de restauration de ces corridors alluviaux. Outre ces 2 corridors alluviaux majeurs, on notera :

- Un corridor traversant d'Est en Ouest le territoire, à restaurer, s'appuyant sur les coteaux calcaires
- Un corridor de la sous-trame arborée reliant la vallée de la Seine au département de l'Yonne au Sud
- Des corridors de la sous-trame arborée au niveau du bois de valence au Nord.

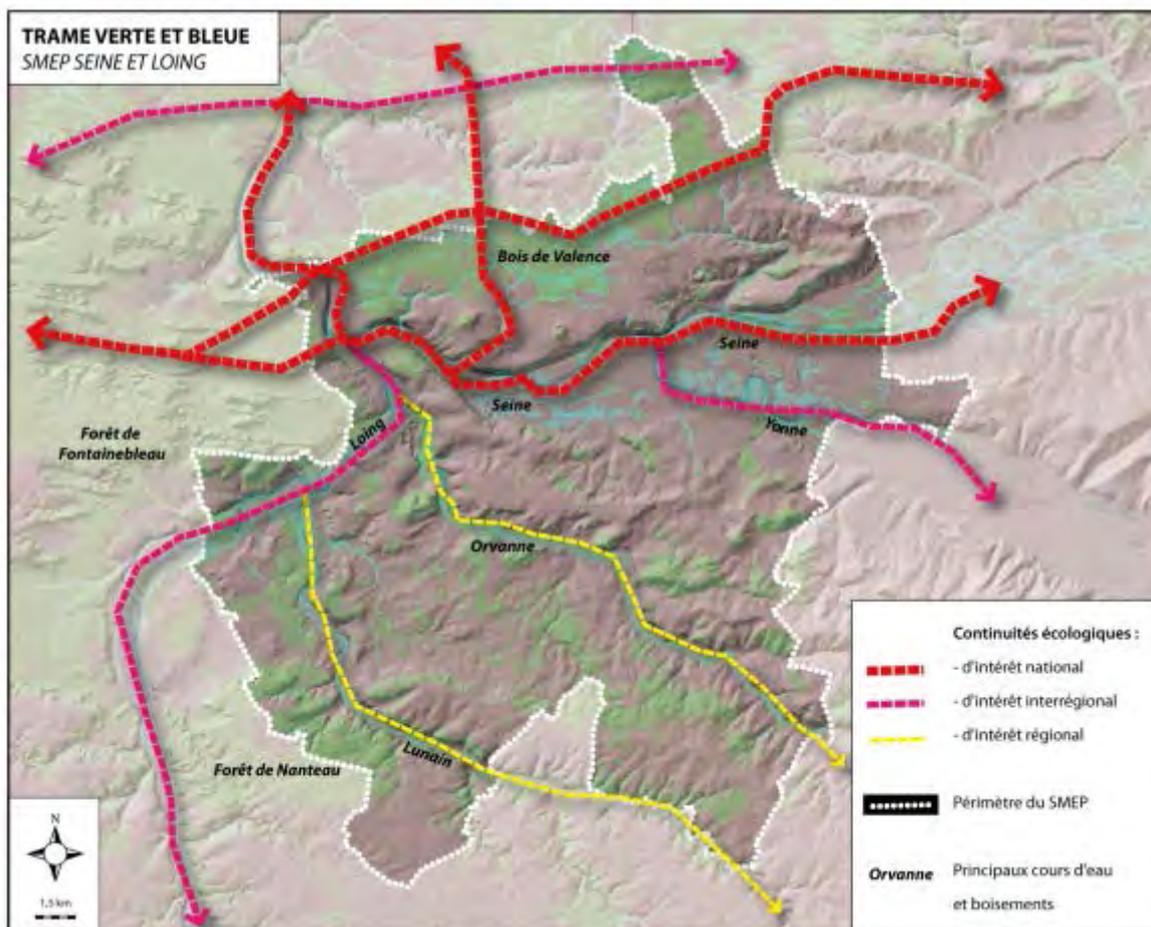
Plusieurs obstacles et points de fragilité des continuités écologiques existantes ont également été identifiés, notamment :

- 2 Obstacles à traiter sur le corridor de la Seine, en Amont et en Aval de Montereau
- 1 coupure de la sous trame arborée au niveau du bois de Valence, du fait de la présence de l'A5
- Divers recouvrements des milieux humides et secteurs de mares et mouillères.



7.3.2 - Les trames vertes et bleues du projet de SCOT Seine et Loing

Le territoire de la CC2F est également traversé par des continuités écologiques d'intérêts majeurs présentés sous la carte ci-dessous, issue du diagnostic du projet de SCOT. Ces continuités écologiques sont principalement liées à la vallée de la Seine et de l'Yonne et traverse donc le territoire d'Est en Ouest comme les principales infrastructures de transports.



7.4 - Les enjeux

De manière générale, la préservation des espaces naturels remarquables et le maintien des corridors écologiques constituent les principaux enjeux liés au maintien de la biodiversité. Concernant la problématique des déplacements, les enjeux seront d'éviter les effets d'emprise sur les milieux naturels, mais également de limiter la fragmentation écologique du territoire en créant de nouveaux obstacles (voies nouvelles).

Une attention particulière devra être portée sur le maintien des corridors écologiques tant par les espèces terrestres végétales et animales que pour l'avifaune. En effet, les principaux axes de transports et la forte urbanisation le long de la vallée de la Seine réduit considérablement la capacité de déplacement de la biodiversité locale et patrimoniale. L'accroissement de la fragmentation fragilise la résilience des écosystèmes déjà mis à mal par l'activité agricole et les cultures mono spécifiques, d'où l'importance de protéger les corridors écologiques.

8 - RESSOURCES EN EAU

8.1 – Hydrogéologie et Hydrologie

Le territoire d'étude est traversé principalement par les cours d'eau de la Seine et de l'Yonne. La ressource en eau occupe une part conséquente de la surface totale avec plus de 6%. La nappe alluviale de la Bassée constitue la ressource en eau souterraine majeure du territoire.

8.1.1 – Nappes aquifères

Les réservoirs aquifères potentiels présents sur le territoire de la CC2F sont le calcaire de Brie, les calcaires de Champigny, la craie et les alluvions anciennes. On notera que sur le territoire, d'après les suivis mis en place par l'agence de l'eau Seine Normandie, ces nappes sont vulnérables aux nitrates et aux pesticides

Nappe de la craie

La nappe de la craie est présente du fait des fissures au droit des vallées à quelques dizaines de mètres de profondeur (maximum 30 m mais plus généralement 15 à 20 m). Dans les vallées sèches du sud de l'Yonne, la craie altérée peut être affleurante.

La nappe de la craie est alimentée par les précipitations directes sur son impluvium, particulièrement dans l'interfluve et au sud de l'Yonne. Elle est drainée par les fleuves Seine et Yonne au travers des alluvions et l'écoulement se fait gravitairement des coteaux vers les vallées.

Cet aquifère est capté notamment par le forage de Marolles. La nappe de la craie est en continuité hydraulique avec la nappe des alluvions.

Nappe des alluvions

De par leur bonne perméabilité et leur épaisseur conséquente, les alluvions anciennes de la Seine et de l'Yonne constituent le principal réservoir aquifère du secteur, à faible profondeur (environ 2 m sous la surface). Cette nappe, est fortement transmissive et perméable, et se renouvelle donc rapidement.

L'alimentation de la nappe des alluvions est assurée principalement par les apports de la nappe de la craie en pied de coteau, par les précipitations directes sur leur impluvium ainsi que par les sources tertiaires qui se réinfiltrent dans les vallées.

Elle est drainée par les fleuves qui, sauf localement (recoupement de méandres) ou temporairement (crues) ne participent pas à son alimentation, et s'écoule ainsi dans un axe parallèle au talweg.

Nappe des terrains tertiaires

En complément de ces 2 grandes nappes, le territoire présente différentes nappes dans les formations tertiaires, liées à l'existence d'horizons imperméables limitant la migration verticale des eaux :

- Dans les Marnes vertes (Au Nord de la Seine,). Cette nappe de surface, uniquement alimentée par les pluies tombant sur son impluvium, est drainée vers le coteau où elle donne naissance à de nombreuses sources, notamment la source de La Grande Paroisse.
- Dans les calcaires de Champigny plus en profondeur, au sud de l'Yonne. Cette nappe est notamment captée sous le plateau de Brie et donne naissance à de petites sources en pied de coteaux.

8.1.2 – Réseau de surface

Cours d'eaux

Deux cours d'eau principaux traversent la CC2F, la Seine et l'Yonne. Leur confluence se situe à Montereau Fault Yonne. De nombreux casiers (zone d'expansion de crue) sont présents le long des cours d'eau, tout comme d'anciennes sablières.

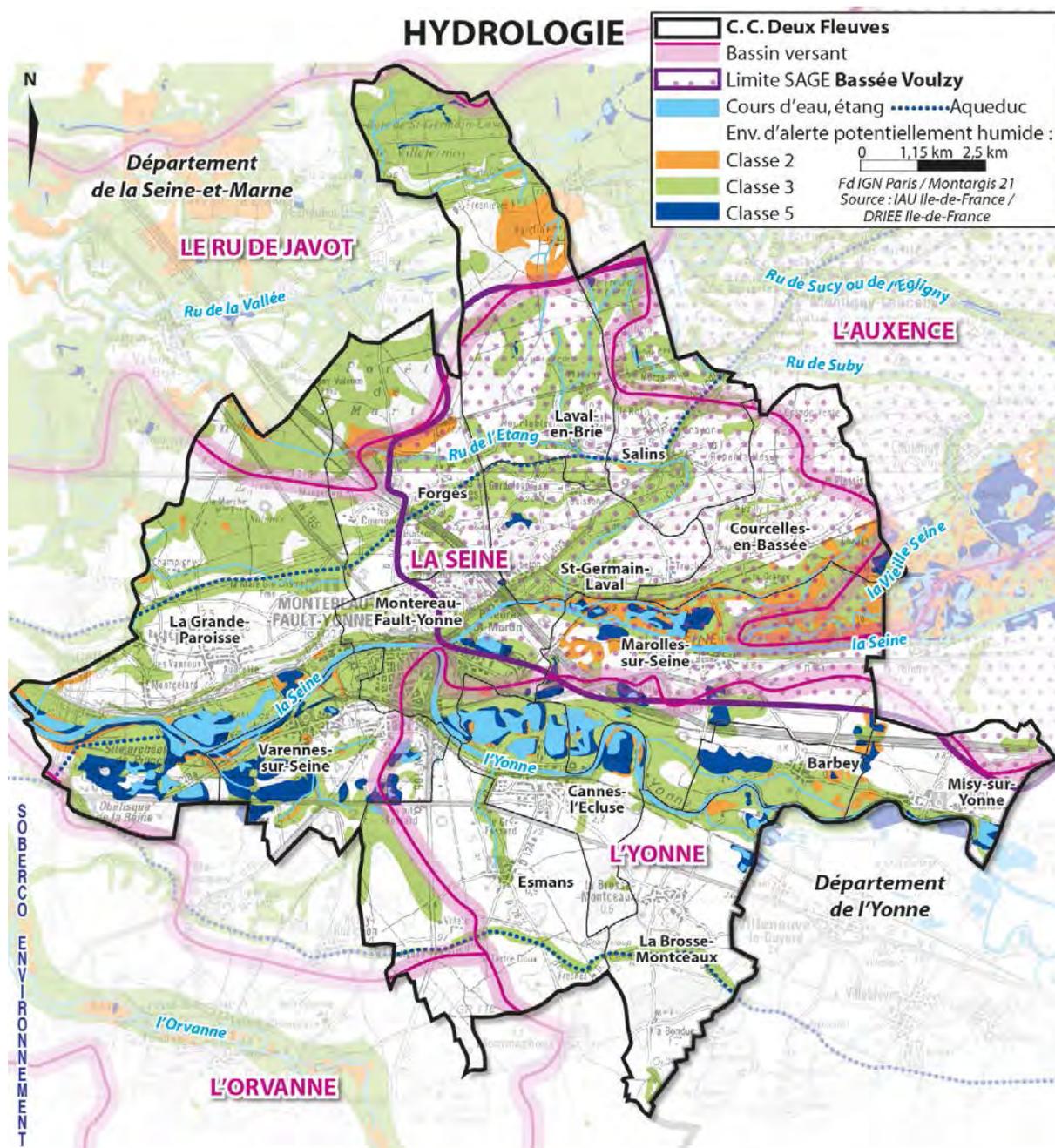
Si le territoire appartient dans son ensemble au bassin versant de la Seine, la topographie marquée du territoire implique la présence de 4 sous bassins versants sur le territoire :

- Le bassin versant de la Seine (Unité Hydrographique FRHR38 « La Seine du confluent de la Voulzie (exclu) au confluent de l'Yonne (exclu) »)
- Le bassin versant de l'Yonne (Unité Hydrographique FRHR70A « L'Yonne du confluent de l'Armançon (exclu) au confluent de la Seine (exclu) »)
- Le bassin Versant de l'Auxence au Nord-est (Unité Hydrographique FRHR41 « L'Auxence de sa source au confluent de la Seine (exclu) »)
- Le bassin versant du Ru de Javot au Nord-ouest (Unité Hydrographique FRHR90 « Le Ru de la Vallée Javot de sa source au confluent de la Seine (exclu) »)

Plusieurs rus drainent ces bassins hydrographiques de la CC2F, à savoir :

- Le ru Flavien en limite ouest de La Grand Paroisse ;
- Le ru de la vallée Javot au Nord de Laval en Brie ;
- Le ru d'Esmans partant du centre d'Esmans pour se jeter dans l'Yonne ;
- Le ru de l'étang qui prend sa source du centre de Forges, passe au Sud de Laval en Brie et Salins et se rejette dans la Seine au niveau de Saint Germain Laval.

De plus, des canaux à ciel ouvert sont présents en fond de vallée : les vidanges de la commune de Varennes sur Seine.



En dehors de l'Yonne, catégorisée au SDAGE en « masse d'eau fortement modifiée », l'ensemble des cours d'eau est catégorisé en « masse d'eau naturelle » (y compris la Seine sur le territoire). A ce titre, le diagnostic du SCOT rappelle les objectifs de qualité des eaux issus de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE), adoptée le 23 octobre 2000 :

Cours d'eau	Typologie	Bon état écologique	Bon état chimique
L'Yonne	Masse d'eau fortement modifiée	2015	2015
L'Auxence	Masse d'eau naturelle	2015	2015
La Seine	Masse d'eau naturelle	2015	2015

Zones humides

Pour faciliter la préservation des zones humides et leur intégration dans les politiques de l'eau, de la biodiversité et de l'aménagement du territoire à l'échelle de l'Île-de-France, la DIREN (ex-DRIEE) a lancé en 2009 une étude visant à consolider la connaissance des secteurs potentiellement humides de la région selon les deux familles de critères (mises en avant par l'arrêté du 24 juin 2008 modifié) relatifs au sol et relatifs à la végétation.

Cette étude a abouti à une cartographie de synthèse qui partitionne la région en cinq classes selon la probabilité de présence d'une zone humide et le caractère de la délimitation qui conduit à cette analyse (carte page suivante).

Des zones humides clairement identifiées (classes 1 et 2) sont présentes dans les vallées du territoire et attestent de l'importance écologique de certains sites dans chacune de ces vallées.

En effet, les zones humides ont de multiples rôles :

- régulateur des écoulements d'eau ;
- filtre épurateur de l'eau ;
- milieux écologiques de grand intérêt ;
- éléments de la trame bleue.

8.1.3 – Protection de la ressource

Le territoire de la CC2F fait partie du SDGAE de Seine Normandie. Le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) du bassin Seine-Normandie (révisé en 2009), définit les grandes orientations qui assurent la protection des ressources en eau et la valorisation du réseau Hydrographique.

Le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) est un document de planification à l'horizon 10-15 ans qui décline localement ces grandes orientations. Le territoire de la CC2F est, dans sa partie Est, comprise dans le périmètre du projet de SAGE Bassée – Voulzie en cours d'élaboration. 6 communes du territoire de la CC2F intègrent ce périmètre : Courcelles-en-Bassée, Forges, Misy-sur-Yonne, Marolles-sur-Seine, Montereau-Fault-Yonne et Saint-Germain-Laval ;

En outre, en aval direct du territoire prend place le SAGE « Nappe de Beauce » relatif principalement aux eaux souterraines, et approuvé par Arrêté interpréfectoral n°13-114 du 11 juin 2013

Aucun contrat de rivière n'est approuvé ou en cours d'élaboration sur le territoire.

8.2 – Alimentation en eau

Sur le territoire de la CC2F, les eaux de nappe prélevées sont destinées à l'alimentation en eau potable, à une utilisation industrielle (eau de process notamment), à une utilisation agricole (irrigation, alimentation en eau du cheptel, etc.) et à une utilisation domestique. Elle est prélevée dans les calcaires de Brie, la craie sénonienne et les alluvions.

8.2.1 – Alimentation en eau potable

Captages

En situation actuelle, les réseaux d'eau potable des communes desservies par la CC2F sont alimentés par cinq captages :

- Le captage des Gravelottes, Captage en nappe Souterraine qui alimente les communes de Montereau-Fault-Yonne et La Grande Paroisse. Ce captage fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), définie par arrêté préfectoral du 12 Décembre 1983.
- Le captage de Marolles (ou captage de la Bosse Boutillier), captage en nappe souterraine qui alimente les communes de St-Germain-Laval, Salins, Forges, Laval-en-Brie ;
- Le captage de Barbey, Forage en nappe souterraine, qui alimente les communes de Marolles-sur-Seine, Barbey, Misy-sur-Yonne et La Tombe. Ce captage fait l'objet d'une protection au titre de la DUP définie par l'arrêté préfectoral du 19 Avril 2006.
- Le captage de La Grande Paroisse, captage à la source qui alimente la commune de La Grande Paroisse ;
- Le captage de La Brosse-Montceaux, puits simple en nappe souterraine qui alimente la commune de La Brosse-Montceaux. Ce captage fait également l'objet d'une DUP définie par l'arrêté préfectoral n°83 DDA/AE12/015 du 12 Décembre 1983

Afin de sécuriser l'alimentation en eau potable actuelle de la CC2F et pérenniser les forages actuels, une nouvelle ressource sera créée par l'intermédiaire du forage des Prés Hauts en cours d'étude. Elle sera accompagnée de 3 systèmes de transfert pour interconnecter les ressources présentes sur le territoire.

Le captage des Gravelottes alimente également, en secours, le syndicat des eaux de Varennes-sur-Seine (SMEV) via des ventes d'eau.

Quelques habitations isolées de la commune de La Brosse-Montceaux sont alimentées par le captage d'Esmans, géré par le SMEV.

Sur la commune de Grand Paroisse, le champ captant de La Grande Paroisse (ou des Vals de Seine) composé de 21 forages est situés en rive gauche de la Seine. Peu profonds (entre 7 et 10 m), ils captent la nappe des alluvions et du Sénonien et sont exploités pour la Ville de Paris.

Exploitation et desserte

La CC2F dessert en eau potable 10 des 14 communes qui la constituent : Barbey, Forges, La Brosse-Montceaux, La Grande Paroisse, Laval-en-Brie, Marolles-sur-Seine, Misy-sur-Yonne, Montereau-Fault-Yonne, St-Germain-Laval, Salins, ainsi que la commune de La Tombe qui ne fait pas partie de la CC2F mais est desservie pour l'eau potable par convention avec la CC2F. La CC2F dessert ainsi près de 11 000 abonnés et environ 28 000 habitants.

Les autres communes de la CC2F, Cannes-Ecluse, Esmans, Varennes-sur-Seine et Courcelles-en-Bassée, sont desservies par d'autres syndicats.

L'exploitation des installations liées à l'adduction d'eau potable est confiée à des sociétés fermières :

- **Saur** pour les communes de Marolles-sur-Seine, Barbey, Misy-sur-Yonne, La Tombe, La Brosse-Montceaux et La Grande Paroisse ;
- **La Lyonnaise des Eaux** pour les communes de Forges, Laval-en-Brie, Salins, St-Germain-Laval ;
- **Veolia Eau** pour la commune de Montereau-Fault-Yonne.

Les contrats d'affermage se terminent toutefois au 31 Mai 2015, sauf pour celui de Montereau-Fault-Yonne dont l'échéance est fixée au 30 Juin 2016.

La capacité de production des 5 captages du territoire équivaut à un volume moyen de 17 300m³ par jour. La production effective de 2013 portait le volume exploité à 5 437m³ par jour en moyenne, soit une réserve de capacité large.

Le réseau d'un linéaire total de 228,884km. On note un nombre important de Branchements en plomb (1720 à la fin 2013), bien que ce nombre se réduise d'année en année (161 changements en 2012, 70 en 2013).

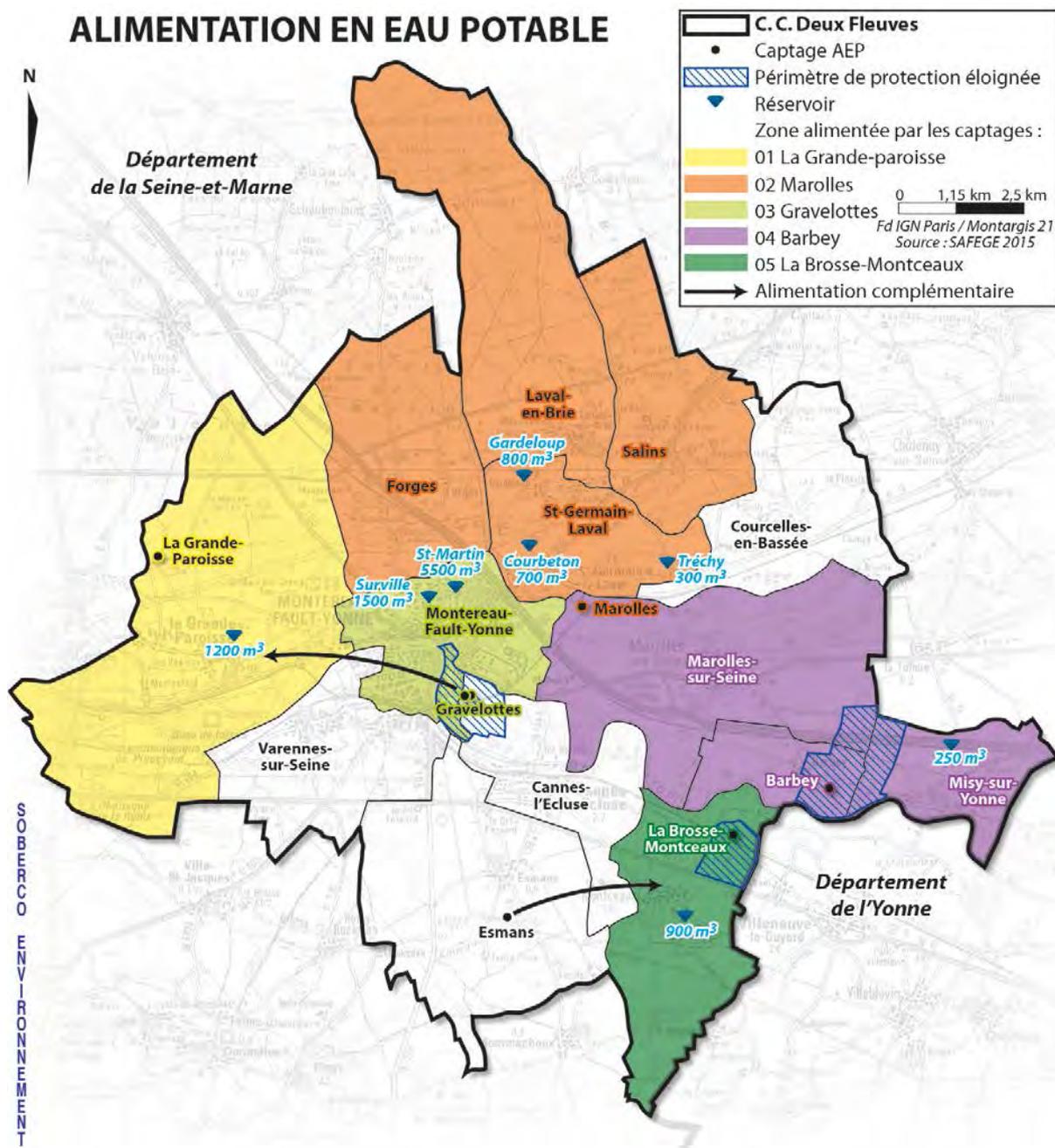
Le service d'eau potable de la CC2F concerne une population de 28 218 personnes, correspondant à 11 696 abonnés d'après le rapport annuel de l'exercice 2013. En 2013, le réseau exploitait un total de 1 970 420m³ d'eau traitée (en baisse par rapport à 2012), soit une moyenne de 122,97m³ par abonné, avec un rendement de réseau de 79,51% (en hausse de 3.83% par rapport à 2012).

Globalement, l'eau est de bonne qualité, mais on observe périodiquement des dépassements des valeurs réglementaires sur les paramètres physico-chimiques, qui entraînent un taux de conformité variable sur certains captages :

- Sur le captage de Marolles (90.91% de conformité physico chimique en 2013 ; présence de pesticides)
- Sur le captage de la grand paroisse (90.9% de conformité en 2013; présence de Nickel)

Le taux de conformité bactériologique est cependant de 100% pour l'année 2013 sur l'ensemble des captages.

ALIMENTATION EN EAU POTABLE



En dehors des communes alimentées par le service d'eau potable de la CC2F, on notera que :

- La commune de Courcelles-en-Bassée (sauf partie haute) est alimentée par le SIAEP de Chatenay-sur-Seine.
- Les communes de Cannes-écluse, d'Esmans et de Varennes-sur-seine (sauf 6 rues) sont desservies par le réseau du SYNDICAT MIXTE DES EAUX DE VARENNES qui gère une population de 7537 habitants sur 5 communes.

8.2.2 – Autres prélèvements en eau

Pour les usages autre que domestique, il est à noter que :

- Pour l'usage industriel, des ouvrages de prélèvement en nappe sont recensés en fond de vallée de la Seine et dans la zone de l'interfleuve. Ils représentent un prélèvement cumulé annuel de l'ordre de 3,3 Mm³ (données AESN 2005).
- Pour l'usage domestique, une dizaine de puits et forages utilisés sont recensés dans le fond de vallée, en pied de coteau (rive droite de la Seine) et sur le plateau de Brie.
- Pour l'usage agricole, une dizaine de puits et forages utilisés sont recensés dans des corps de ferme du plateau de Brie et le long des parcelles cultivées de la plaine alluviale, en rive gauche de la Seine.

8.3 – Assainissement

8.3.1 - Réseau

Le réseau d'assainissement de la CC2F compte un total de 175km de canalisations, dont la plus grande partie est en réseau séparatif eau pluviales/eaux usées (111km). Le reste du réseau (notamment sur la commune de La grande Paroisse, ainsi qu'une grande partie de Montereau-Fault-Yonne) est équipé en réseau unitaire.

La compétence d'assainissement collectif est découpée en 5 contrats :

- Forges Bourg et La Grande Paroisse
- La Brosse-Montceaux, Cannes-Ecluse, Courcelles en Bassée, Esmans, hameaux de Forges, Laval en Brie, Marolles-sur-Seine, Saint Germain-Laval, Salins et Varennes sur Seine.
- Misy-sur-Yonne et Barbey
- Montereau-Fault-Yonne
- STEP Intercommunale située sur la commune de la Grande Paroisse

Ces contrats sont gérés par le biais d'affermages portant jusqu'à l'échéance du 30 Juin 2016, sauf pour le réseau de Forges-Bourg et de la grande Paroisse, portant jusqu'au 31 Décembre 2016.

On notera qu'une étude de définition d'un zonage d'eaux pluviales est actuellement en cours d'élaboration (phase diagnostic) sur 7 communes du territoire : Cannes-écluse ; Esmans ; La Grand Paroisse ; Laval en Brie ; Montereau Fault Yonne ; Saint Germain Laval ; Varennes sur Seine. Les autres communes du territoire sont déjà pourvues d'un zonage eau pluviale.

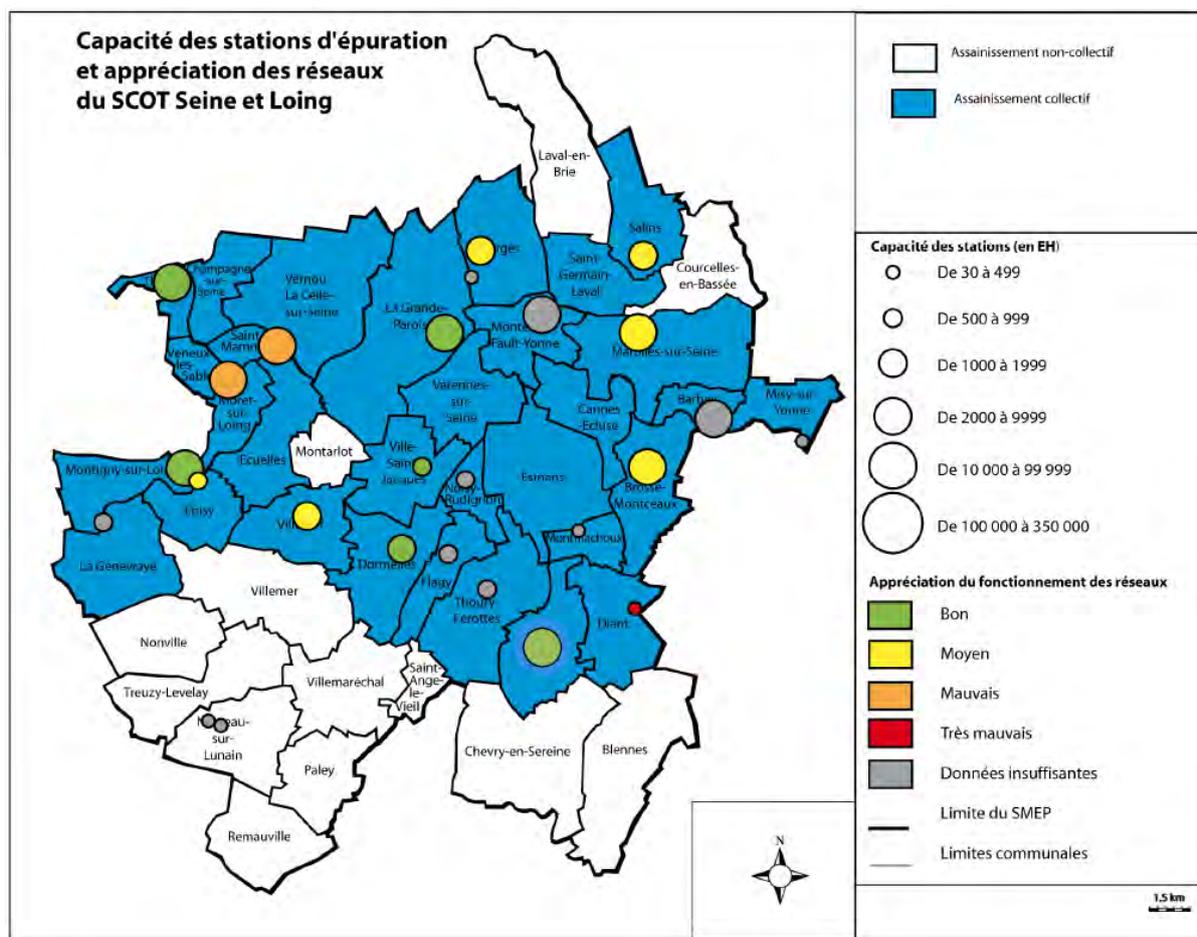
8.3.2 - Traitement

Le traitement est assuré par 8 stations d'épuration en service (au 31/12/2013). Leur capacité de traitement est d'environ 54 510 équivalents habitants. Leur charge effective cumulée n'est que de 19 212 équivalents habitants, et le territoire dispose donc d'une importante capacité résiduelle.

La Station d'Épuration (STEP) la plus importante du territoire est la STEP Intercommunale de la Grande Paroisse. Le traitement des effluents se fait par boues activées (traitement biologique). Sa capacité nominale est de 28 500 Equivalent-habitant, tandis que la population raccordée à la station d'épuration est d'environ 20 576 habitants, soit un taux de collecte de 62 %

Les autres stations d'épuration du territoire sont :

- La STEP Montereau-Fault-Yonne - ZI Confluent
- La STEP de Forges – Bourg
- La STEP de Forges – les hameaux
- La STEP de Misy sur Yonne
- La STEP de Salins
- La STEP de Marolles sur Seine
- La STEP de La Brosse-Montceaux



Source : Diagnostic du projet de SCOT « Seine et Loing » - Janvier 2013

8.2 - Ressource en eau : Les enjeux

Concernant la ressource en eau, le diagnostic du SCOT Moret Seine-et-Loing a mis en avant les enjeux suivants :

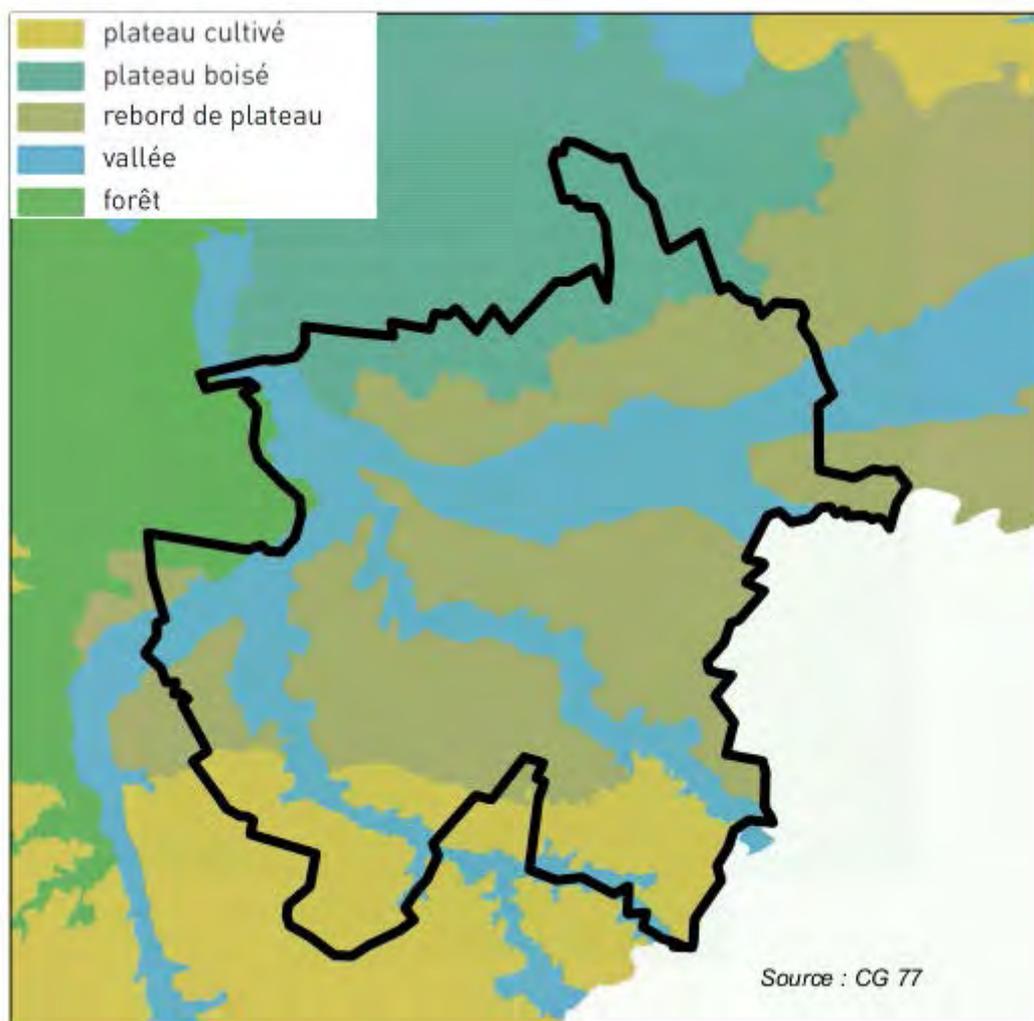
- Les plans d'eau artificiels, issus des anciennes carrières représentent un enjeu majeur sur le territoire en raison de pollutions potentielles liées à la présence de la nappe alluviale affleurante.
- La préservation des sites de captage de toute pollution, ainsi que la sécurisation des abords des aqueducs, constituent un enjeu majeur pour la préservation de la qualité de la ressource en eau potable issue, ou traversant le territoire.

Concernant les déplacements, l'enjeu principal sera de concevoir des aménagements qui présenteront le plus faible risque de pollution des eaux. Ce risque devra être géré par l'intermédiaire d'installations adaptées. L'imperméabilisation devra être limitée et l'écoulement des différents cours d'eau ou ruisseaux devra être respectée afin de ne pas porter atteinte aux zones humides situées en aval.

9 - LES PAYSAGES ET LE PATRIMOINE

9.1 - Unités paysagères

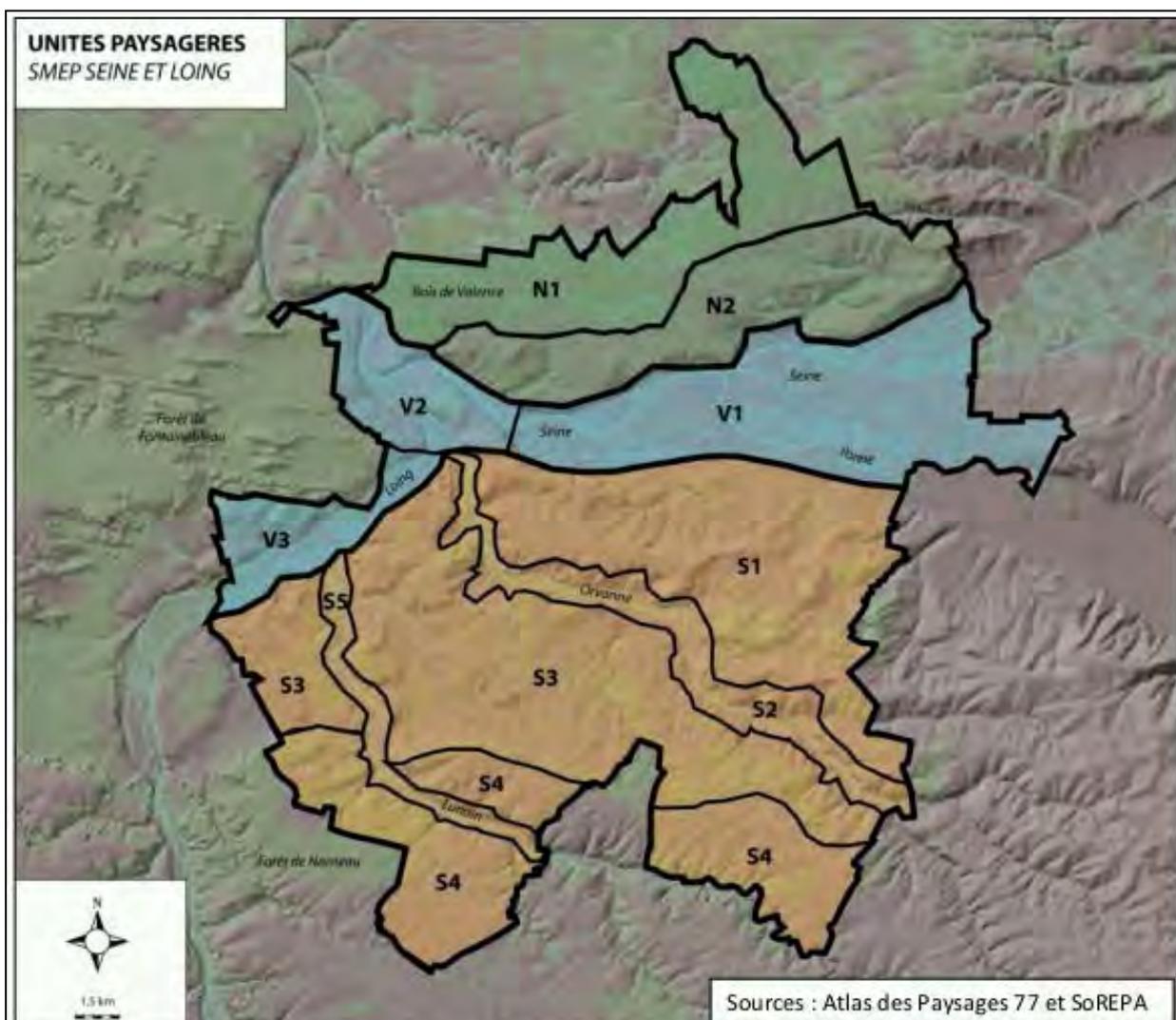
Le territoire d'étude est composé de 3 grands types de paysages, à savoir la vallée de la Seine et de l'Yonne, les rebords de plateau ainsi qu'un plateau boisé en limite nord du territoire.



Les unités paysagères présentes sur le territoire sont indiquées sur la carte ci-après.

La vallée de la Seine à Montereau et la Bassée, entre Yonne et Seine (V1)

Deux types de paysages sont représentés dans cette unité. Un paysage très artificialisé formant l'agglomération de Montereau et Varennes sur Seine profondément marqué par l'"héritage" urbanistique et architectural des années 70 à 90. Les centres anciens des bourgs ont été enserrés dans des zones d'activités et d'habitat collectif sans identité. Les infrastructures de transports routières et ferroviaires impactent fortement le paysage de cette unité. En amont et en aval de cette unité on retrouve un paysage plus naturel, marqué par les anciennes activités des carrières. La végétation et les nombreux plans d'eau fondent l'identité naturelle de cette unité paysagère.



L'eau au cœur du territoire : les vallées de la Seine, de l'Yonne et du Loing

- La vallée de la Seine à Montereau et la Bassée, entre Yonne et Seine (V1)
- La confluence Seine-Loing et les boucles de la Seine (V2)
- La vallée du Loing (V3)

Au nord du territoire, le plateau boisé de la Brie du Chatelet

- Les boisements humides : Bois de Valence et Forêt Saint-Martin (N1)
- Le rebord du plateau de Brie et l'ouest du Montois (N2)

Au sud du territoire, les étendues vallonnées du Bocage Gâtinais

- Le rebord du plateau de Sens, entre l'Yonne, la Seine et l'Orvanne (S1)
- La vallée de l'Orvanne (S2)
- Le Gâtinais de Voulx (S3)
- Le plateau de Chevry-en-Sereine et la forêt de Nanteau (S4)
- La vallée du Lunain, limite sud du SCOT (S5)

Le rebord du plateau de brie et l'ouest du montois (N2)

Cet espace de transition entre la Brie du Chatelet et la vallée de la Seine est fortement affecté par les installations industrielles, les infrastructures routières et ferroviaires ainsi que par le développement urbain. L'activité humaine fait de cette unité paysagère, un espace en mutation même si plus à l'Est, les collines et les vallons des affluents de la Seine construisent des paysages pittoresques aux reliefs sensibles, préservant ainsi la qualité architecturale, à l'instar du centre bourg de Salins.

Le bois de Valence et forêt saint martin (N1)

Présent au Nord du territoire d'étude, cette entité paysagère se caractérise par un sol gorgé en eau. De nombreuses mares et moulières affleurent dans ces boisements humides.

Le rebord du plateau de Sens, entre l'Yonne, la Seine et l'Orvanne (S1)

Situé au Sud du territoire d'étude, ce paysage est caractérisé par les formes du relief grâce au dégagement des cultures. Sur l'ensemble du plateau, les ondulations du relief sont mises en valeur par les cultures et les lisières des forêts conférant une ambiance rurale. Le développement de certains villages (lotissements) et celui de la Zone des Renardières remet en cause l'authenticité rurale de cette entité paysagère.

9.2 - Sites Inscrit et sites classés

Un site inscrit/classé est un site dont le caractère exceptionnel « au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque » justifie une protection de niveau national (articles L 341-2 et suivants du [code de l'environnement](#)).

L'objectif de l'inscription et du classement est de léguer aux générations futures un site conservé dans les caractéristiques paysagères et patrimoniales qui ont justifié sa désignation, et de le préserver de toute atteinte à l'« esprit des lieux ».

Il existe deux niveaux de protection : l'**inscription** et le **classement**.

- Les Sites inscrits : L'inscription constituait à la fois un inventaire et une mesure de surveillance en vue d'un classement ultérieur de ces sites. En fait, seule une partie des sites inscrits a été effectivement classée. Pour d'autres, le maintien de l'inscription constitue une protection suffisante.
- Sites classés : Prononcé par décret, le classement place l'évolution du territoire intéressé sous le contrôle direct de l'État : toute modification de l'aspect du site est soumise à autorisation spéciale du Ministre chargé des sites ou du Préfet, après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

Le territoire compte 2 sites protégés au titre de leur paysage, à Montereau:

- La butte et parc de Surville, Site inscrit par Arrêté du 02/10/1945
- La Petite place formant éperon et le sol de la route rejoignant les ponts, site inscrit par arrêté du 02/10/1945

9.3 - Patrimoine

Monuments historiques

Le territoire d'étude regroupe un patrimoine important traduit par un grand nombre de bâtiments classés ou inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

Si la plupart des bâtiments sont recensés sur le cœur de Montereau, l'ensemble des communes du territoire présente un ou plusieurs monuments historiques, notamment la commune de la Grande-Paroisse, qui compte le Gisement archéologique de Pincevent (Monument historique classé par arrêté du 1er septembre 1988).

L'ensemble des monuments du territoire est protégé par un périmètre de 500m n'ayant pas fait l'objet de modifications.

Périmètres de protection du patrimoine

Le territoire d'étude ne comprend pas de zones de protection du patrimoine type ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) ou AVAP (Aire de Mise en Valeur du Patrimoine)

9.4 - Archéologie

Le territoire de la CC2F présente 2 sites référencés par l'INRAP, présentant un intérêt archéologique avéré. Ces 2 sites ont été identifiés au lieu dit « la croix de Saint Jacques » à Marolles-sur-Seine.

Il s'agit d'une ancienne nécropole du début du Bronze final, qui compte parmi les nécropoles les mieux conservées de La Bassée, avec 7 monuments funéraires et 65 sépultures (10 inhumations et 55 incinérations). Sa chronologie s'étend sur deux siècles (vers 1350 à 1100 av. notre ère).

On notera toutefois que le patrimoine archéologique n'est toujours que partiellement connu, et qu'il peut être mis à jour lors de travaux d'aménagements divers.

9.5 - Les enjeux

Si la vallée de la Seine a connu et connaît une forte urbanisation avec le développement de l'habitat et des zones d'activités, les paysages du territoire d'études de par sa topographie ont une forte identité rurale. Cette identité est caractéristique de la majorité des communes de la CC2F qui n'ont pas connu le phénomène de périurbanisation et l'étalement urbain associé. Celui-ci se concentre principalement dans la vallée de la Seine sur les communes de La Grande Paroisse, Varennes-sur-Seine et Montereau ainsi que dans une moindre mesure Marolles sur Seine, Cannes Ecluse et Saint Germain Laval. L'enjeu majeur pour la préservation de la qualité paysagère sera de contenir l'étalement urbain notamment au niveau de l'habitat pavillonnaire et individuel tout en limitant la création de nouvelles infrastructures de transports afin de réduire la fragmentation des paysages et l'artificialisation des sols afin de préserver l'aspect patrimoniale du paysage.

L'enjeu global concerne la valorisation des paysages ainsi que l'intégration des nouveaux aménagements en fonction de la qualité paysagère des différents secteurs. A fin de préserver les paysages et les espaces naturels de la pression urbaine, il s'agira de :

- modérer la consommation d'espace
- lutter contre l'uniformisation des paysages urbains
- renforcer les grandes solidarités territoriales
- mieux affirmer les ancrages culturels et identitaires

L'organisation des déplacements, le traitement paysager des nouveaux aménagements ou projets d'infrastructure devra faire l'objet d'une vigilance particulière. Mais les incidences de l'organisation des déplacements sur les paysages peuvent également être indirectes avec l'amélioration de l'accessibilité de territoires plus éloignés et jusqu'à présent préservés du phénomène d'étalement urbain relativement préjudiciable pour les paysages.

10 - RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES, SITES ET SOLS POLLUES

10.1 - Les Risques Naturels

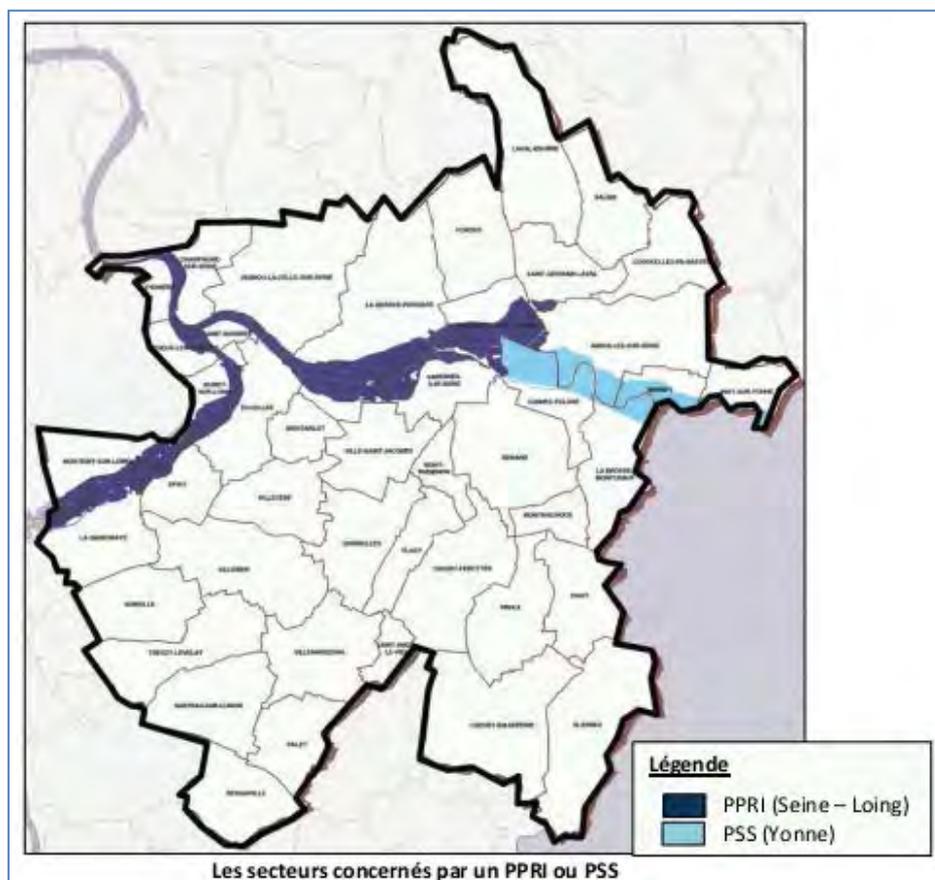
10.1.1 - Risque d'inondations

La quasi-totalité des communes de la CC2F est soumise au risque d'inondation. Le territoire est en effet exposé au régime des affluents de la Seine qui peuvent entraîner de violentes crues en aval (crues 19010 et 1955). L'imperméabilisation des sols et l'artificialisation des cours d'eau augmentent la vulnérabilité du territoire à ce risque, en particulier pour les communes de Varennes sur Seine et Montereau-Fault-Yonne.

Le territoire est principalement exposé à des crues lentes par débordement des rivières. Ces crues ne présentent pas de danger direct pour les vies humaines dans la mesure où le danger peut être circonscrit grâce à l'application des plans de secours dans des délais adaptés. Ces débordements de rivière (Seine et Yonne) peuvent survenir de novembre jusqu'au moi de mai. Ces inondations lentes et puissantes font suite à des pluies longues et régulières sur des bassins versants étendus. Leur importance et leurs effets peuvent donc être très variables

Le territoire d'étude est concerné par deux documents de prévention comme l'indique la carte ci-après à l'échelle du SCOT :

- du Plan des Surfaces Submersibles (PSS) approuvé le 13 janvier 1964 qui concerne 4 communes.
- du Plan de Prévention des Risques d'Inondation(PPRI) de la vallée de la Seine approuvé le 31 décembre 2002 qui concerne 10 communes.



Le territoire est également concerné par un risque de rupture de barrage du réservoir Seine ou Lac de la Forêt d'Orient pour lequel un plan particulier d'intervention destiné aux populations a été mis en place sur 7 communes (Barbey, La Brosse Montceaux, Cannes Ecluse, Courcelles-en-Bassée, Marolles-sur-Seine, Montereau-Fault-Yonne).

10.1.2 - Risques naturels : mouvements de sols et effondrements de carrières souterraines

Les communes de Courcelles-en Bassée, Esmans, Misy-sur-Yonne et Montereau sont soumises au risque de mouvement de terrain.

Le BRGM recense plus d'une dizaine de cavités souterraines abandonnées à l'échelle du SCOT pouvant provoquer des effondrements de terrain. Les communes concernées sur le territoire d'étude sont : La Grande Paroisse, Montereau, Saint Germain Laval, Salins, Courcelles-en-Bassée et Misy sur Yonne.

10.1.3 - Risques naturels : feux de forêt

Au Nord du territoire d'étude, la forêt de Valence et de Villefermoy engendre des risques de feu de forêt. Ce risque reste cependant faible hormis pour les cas de malveillance ou d'imprudence. En revanche, la nature du sol peut permettre au feu de couvrir de façon indécélable et de se réveiller brutalement.

8.2 - Les Risques Technologiques

10.2.1 - Risques technologiques

La vocation industrielle et agricole du territoire implique la présence d'activité et de bâtiments présentant des risques technologiques principalement localisés dans la vallée de la Seine.

Pour y faire face, plusieurs PIG et un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ont été mis en place à l'échelle du SCOT comme indiqué ci-après.

➤ **Projets d'intérêt général (PIG)**

Trois PIG concernent le territoire :

- PIG du 18 mai 1990, instaurant une zone de protection autour des établissements DISTRIGAL (ex BUTAGAZ) et YARA (ex FRANCENGRAIS) situés à Montereau-Fault-Yonne . Les dispositions du PIG ont été intégrées dans les plans locaux d'urbanisme de Montereau-Fault-Yonne et Cannes-Écluse.

- PIG du 7 décembre 1994, modifié le 18 mai 1995, relatif à la protection des zones inondables de la vallée de l'Yonne sur les communes de Varennes-sur-Seine, Cannes-Écluse, Marolles-sur-Seine, la Brosse-Montceaux, Barbey et Misy-sur-Yonne.

- PIG du 20 novembre 1996 relatif à l'exploitation du gisement de calcaire cimentier sur le territoire de la Grande Paroisse.

➤ **Plan de prévention des risques technologiques**

Le plan de prévention des risques technologiques autour des établissements YARA (ex FRANCENGRAIS) et DISTRIGAL précédemment cités est en cours de réalisation et a été prescrit par arrêté préfectoral du 21 décembre 2009.

Le 30 juillet 2010, la société YARA a déclaré la cessation d'activité de son établissement. En conséquence un nouvel arrêté devrait être pris prochainement pour ne prendre en compte que le périmètre lié à l'établissement DISTRIGAL. A ce jour, le dossier de cessation d'activité de la société YARA n'a pas été fourni.

Les informations relatives à l'état d'avancement de la démarche sont consultables sur le site de la DRIEE dans la rubrique dédiée aux PPRT.

En application des codes de l'urbanisme et de l'environnement et de la circulaire du 4 mai 2007 relative au porter-à-connaissance des risques technologiques et de la maîtrise de l'urbanisation autour des installations classées, le préfet de Seine-et-Marne a transmis :

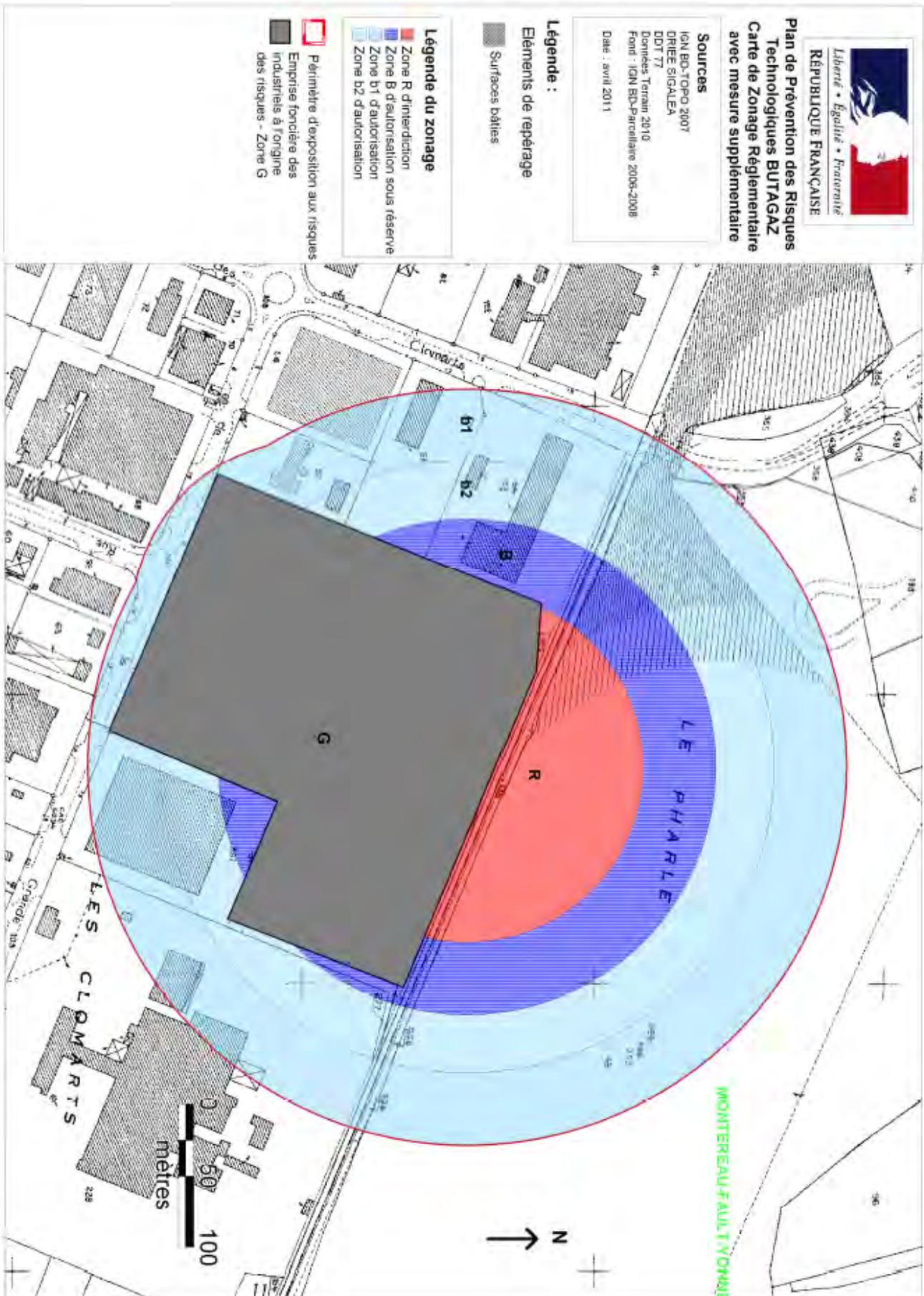
- le 12 août 2009 au maire de La Grande-Paroisse le rapport des services de la DRIEE en date du 21 juillet 2009 concernant le silo de la société IN VIVO située à La Grande-Paroisse ;
- le 19 août 2009 aux maires de Cannes-Écluse, Varennes-sur-Seine et Esmans le rapport des services de la DRIEE en date du 21 juillet 2009 concernant le silo de la société UCASSEM située à Cannes-Écluse

[Le plan de prévention des risques technologiques \(PPRT\) autour des sites YARA et BUTAGAZ](#)

Ce PPRT concerne les communes de Montereau-Fault-Yonne et de Cannes-Ecluses. Il a été prescrit par l'arrêté préfectoral du 21 décembre 2009. Cet arrêté préfectoral a été abrogé puis remplacé par l'arrêté du 12 mai 2011 avec son annexe comportant le périmètre d'étude.

L'ensemble des phases de concertations et d'enquête publiques ayant été réalisées, le PPRT « Butagaz » a été arrêté par le préfet le 21 décembre 2012 approuve le PPRT du site. Le PPRT comprend :

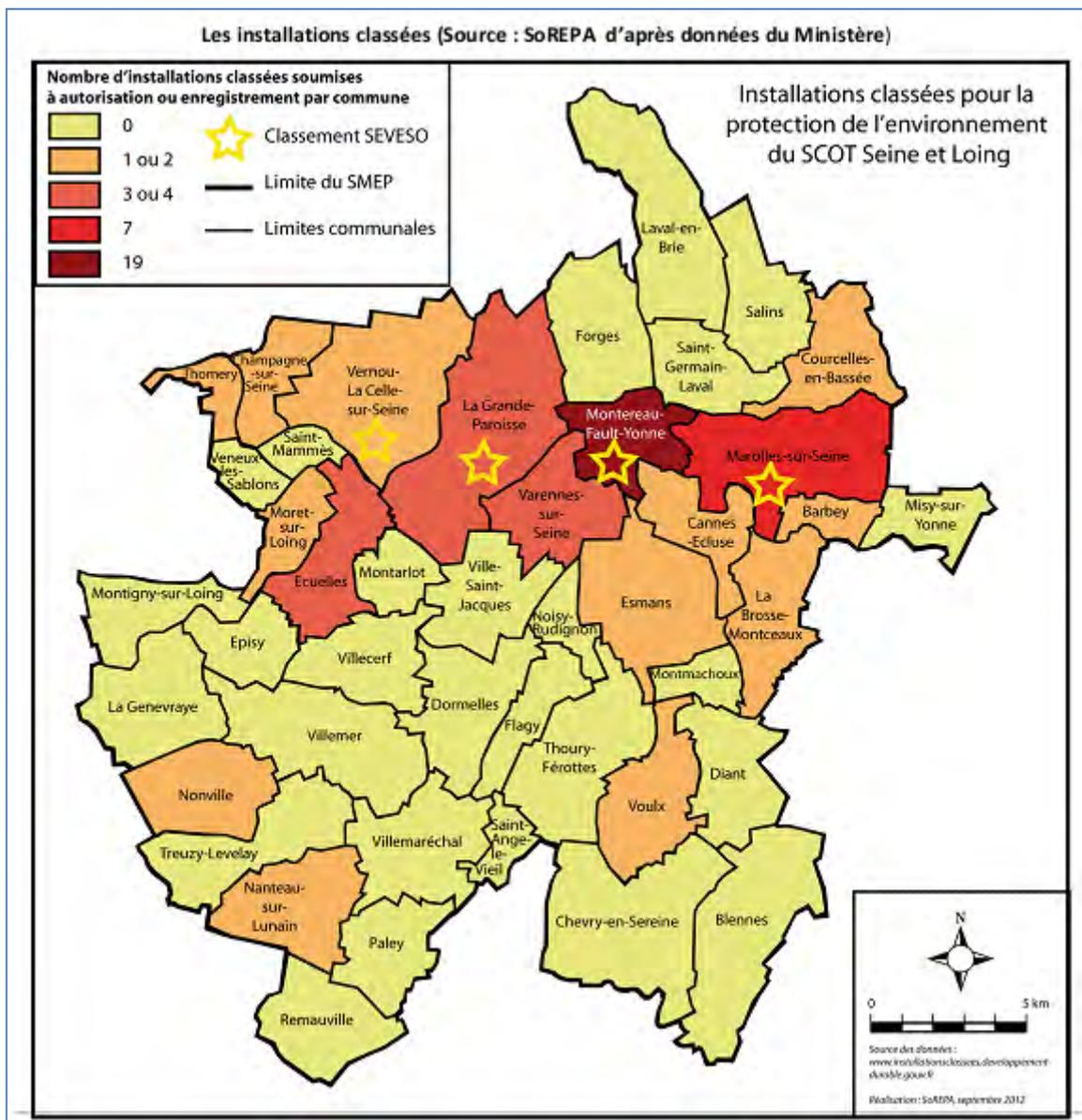
- la note de présentation ;
- la note sur les mesures supplémentaires ;
- le plan de zonage réglementaire (présenté ci-après) ;
- le règlement ;
- les recommandations ;



10.2.2 - Installations classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

Sur le territoire du SCOT, on recense 53 installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Plusieurs d'entre elles sont classées seuil SEVESO bas. Il s'agit pour le territoire d'étude de LINDE France, MENDES et QUARON situé à Montereau et de GEMFI, FM LOGISTIC et OUVRE à Marolles-sur-Seine.

Une ICPE était classée SEVESO seuil Haut. Il s'agit de DISTRIGAL dissoute en 2012. Pour autant le risque peut encore être présent.



10.3 - Les Sites et sols pollués

L'histoire industrielle de la zone d'étude étant ancienne sur certains secteurs, les sols présentent un risque de pollution.

Les bases de données du BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières), BASIAS (Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service) et BASOL (Base des sites pollués ou potentiellement pollués qui appellent une action de l'administration) présentent les inventaires des sites et sols pollués de la zone d'étude. Etant donné la concentration importante de sites autour de la zone d'étude, une présentation exhaustive de l'ensemble des résultats n'est pas réalisable pour les sites BASIAS. Le nombre de Sites BASOL est en revanche plus limité.

10.3.1 - Sites Basias

321 sites industriels sont répertoriés sur le territoire d'étude : si la plupart ne sont pas renseignés au regard de leur fonctionnement actuels, 33 sont encore en activité et 54 ne sont plus en activité. 22 sites, ne disposent d'aucune information permettant de trancher sur l'état d'activité du site.

Commune	Nombre de Sites Basias
Barbey	0
Cannes-Ecluse	13
Courcelles-en-Bassée	2
Esmans	12
Forges	6
La Brosse Montceaux	5
La Grande Paroisse	17
Laval-en-Brie	1
Marolles-sur-Seine	9
Misy-sur-Yonne	4
Montereau-Fault-Yonne	207
Saint-Germain-Laval	9
Salins	4
Varennnes-sur-Seine	32

La commune de Montereau-Fault-Yonne, compte tenu de son rôle de ville centre, concentre la plupart des sites du territoire (64%).

On notera cependant que l'ensemble des sites ne fait pas l'objet d'une pollution avérée (seuls 4 sites répertoriés), mais peut potentiellement avoir accueilli une activité génératrice de pollution. De même, 2 des sites recensés ont également été traités suite à leur activité.

10.3.2 - Sites Basol

Le territoire d'étude compte 7 sites pollués recensés comme pollués ou potentiellement pollués tous recensés sur la commune de Montereau-Fault-Yonne :

- La Centrale EDF
- Le Centre EDF GDF Services, 5 rue du châtelet
- GORDON CHOISY, 5 rue de la grande haie
- NODET GOUGIS (site des Noues), site des noues 5, boulevard du maréchal Leclerc
- SAM, 36, rue de la grande haie
- SILEC CABLE (ex: SAGEM), rue de la Varennes Prolongée BP n°6
- YARA France, 25 rue de la Grande Haie

10.4 - Risques naturels et technologiques, sites et sols pollués : les enjeux

Concernant les déplacements, les enjeux se situent principalement au niveau du transport de matière dangereuse qui représentent sur les voies routières 2/3 du trafic en tonnes kilomètre et 1/3 du trafic ferroviaire, le transport fluvial de ces matières dangereuses participe à moins de 5% du transport totale.

L'augmentation du trafic routier engendre un risque d'accident plus élevé. Aux conséquences habituelles des accidents de transports peuvent venir se surajouter les effets du produit transporté qu'il soit primaire (incendie, explosion, déversement) ou secondaires (vapeurs toxiques, pollution des eaux ou des sols)

11 - DECHETS

La gestion des déchets de la CC2F a été transférée au Syndicat de la région de Montereau pour le traitement des ordures ménagères (S.I.R.M.O.T.O.M). Le SIRMOTOM est un syndicat mixte qui regroupe, outre les communes de la CC2F, un total de 40 communes, soit une population totale recensée est de plus de 18 000 foyers pour **51 659 habitants (recensement INSEE 2011)**

Ses missions sont :

- Organiser la collecte des ordures ménagères entre les communes adhérentes.
- Exploiter les déchetteries situées sur le territoire du syndicat.
- De réaliser ou de faire réaliser tous travaux portant sur l'ensemble des ouvrages et équipements susmentionnés.

11.1 - Collecte

La collecte est organisée par le SIRMOTOM selon un principe de tri sélectif, selon deux modes :

- La **Collecte en porte-à-porte pour les** déchets ménagers, emballages recyclables, encombrants et papier administratif
- La **Collecte en point d'apport volontaire (PAV) pour le** verre, les journaux, revues, magazines, le textile les piles, les déchets verts et sapins de Noël

11.1.1 - Collecte en porte à porte

La collecte en porte à porte est réalisée par le biais de 2 bacs. Les déchets ménagers sont collectés 3 fois par semaine, et les déchets recyclables sont collectés une fois par semaine. En 2013, 22 204 tonnes de déchets ont été collectés au total sur le périmètre du SIRMOTOM, dont environ 13% de déchets recyclables. On notera que si le tonnage global est en baisse sur les dernières années, la part des ordures ménagères est en augmentation.

La collecte est réalisée grâce au parc de 13 bennes de collecte, dont 11 destinées à la collecte des ordures ménagères et sélective, 1 destinée à la collecte des points d'apport volontaire, et 1 destinée à la collecte des encombrants.

Le kilométrage parcouru par l'ensemble des bennes, en augmentation de **1,62%** par rapport à 2012, ressort à **187 909 km**. Sur l'année 2013, les tonnages du SIRMOTOM traités sur le CVE s'élèvent à 19 816,28 tonnes, et sont en augmentation de **1,30%** par rapport à 2012. La consommation de gazole pour l'année 2013 s'élève à **123 902 litres**, en diminution de **3,93%** par rapport à 2012, ce qui représente une consommation moyenne **66 litres pour 100 km**.

11.1.2 - Collecte en PAV

La collecte en Points d'Apport Volontaire est réalisée, sur l'ensemble du territoire, par une répartition de bacs collectifs différenciés par un code couleur :

- Le conteneur bleu pour déposer :
 - les magazines
 - les journaux
 - les prospectus sans emballages
- Le conteneur vert pour déposer :
 - les bouteilles en verre sans bouchon ni capsule
 - les pots et bocaux en verre
 - Sans couvercle (ceux-ci empêchent La fusion du verre)

Sur le territoire de la CC2F, une déchetterie est présente à Montereau, 1, rue des prés Saint-Martin. Cette déchetterie est ouverte du Lundi au Dimanche (matin uniquement)

11.2 - Traitement

Les emballages ménagers et les journaux, revues, magazines

Les emballages et les journaux magazines collectés par la société Aubine sont déchargés sur les quais de transfert du SIRMOTOM situés sur le site du CVE (Centre de Valorisation Energétique) du SYTRADEM, puis transférés par gros porteurs vers le Centre de Tri de Nangis.

Une partie des emballages est directement vidée par la société Aubine sur le Centre de Tri de Nangis en raison de la proximité géographique de certaines zones de collectes avec le centre de tri.

Les ordures ménagères

Les ordures ménagères du SIRMOTOM sont traitées au Centre de Valorisation Energétique du SYTRADEM, exploité par la société SOVALEM dans le cadre d'une convention de Délégation de Service Public (DSP) qui a pris effet le 1^{er} août 2011.

L'ancienne UIOM du SIRMOTOM a été déconstruite fin 2012.

11.3 -Actions de réduction et valorisation des déchets

Le Programme Local de Prévention des Déchets (PLPD)

Ce programme, issu du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009, consiste à mettre en place un plan d'actions dans chaque collectivité compétente en matière de déchets, visant à « réduire la production d'ordures ménagères et assimilés de 7 % par habitant pendant les cinq prochaines années ».

En novembre 2011, le SIRMOTOM a contractualisé avec l'ADEME, en partenariat avec la Région Ile-de-France. Ce dispositif est devenu obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2012, les collectivités nouvellement engagées ne reçoivent plus de concours financier.

Le SIRMOTOM a également mis en place une série d'actions, **notamment sur le compostage**, afin d'impulser cette baisse de production des déchets. De nouveaux projets ont été mis en chantier pour l'année 2014, notamment autour de l'action auprès des commerces, des couches lavables, de la collecte des textiles...

11.4 - Les déchets : enjeux

Les enjeux en matière de déchet, en lien avec les déplacements, portent principalement sur la facilitation des parcours de collecte. Toutefois, aucun problème particulier de blocage ou de circulation des engins n'est relevé sur le territoire. Les enjeux sont donc faibles sur cette thématique.

12 - CONTEXTE URBAIN ET SOCIO-ECONOMIQUE

12.1 - Contexte général

Le territoire d'étude compte 14 communes, regroupant un total de 34 436 habitants (recensement INSEE 2011), dont près **d'un sur deux résident dans la commune centre de Montereau** (16 266 habitants).

La CC2F a un poids démographique relatif au niveau départemental et régional, ne représentant uniquement que 2,6 % de la population du département de la Seine-et-Marne.

Le taux de logement collectif est globalement élevé à l'échelle de la CC2F, mais celui-ci n'est pas représentatif du territoire car seule **la commune de Montereau a un taux important avec plus de 3/4 de ses logements qui sont des logements collectifs**. Ce constat explique la forte densité de population de la commune, dans un territoire intercommunal à dominante rurale. A noter que 11 des 14 communes ont une part de logements collectifs de moins de 10%. Deux types de communes s'opposent en matière de type d'habitat : Montereau et ses nombreux logements collectifs d'une part et les communes davantage résidentielles d'autre part (*Cannes Ecluses et Varennes combinant quelque peu ces deux situations*).

Le territoire compte 13 176 emplois, la plupart dans les domaines du Part du commerce, transports et services divers, (61,5% des emplois). La population active représente 69,3% des résidents du territoire. Le taux de chômage est de 15,3% (au sens du recensement). Ses habitants Le revenu net déclaré moyen par foyer fiscal en 2011, en euros est de 21 016€.

Le taux de motorisation moyen, qui définit le nombre de voitures par ménage, **est de 1,16 à l'échelle de la CC2F**.

12.2 - Documents d'urbanismes et de planification

12.2.1 - Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)

Le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile de France) constitue le principal outil de planification et d'organisation à l'échelle régionale. Il présente une vision stratégique à long terme (2030) de l'aménagement du territoire d'Île-de-France. Ce document aborde l'ensemble des thématiques liées à l'aménagement du territoire : logement, services, déplacements, activité, loisirs, qualité de l'air, espaces naturels...

Il constitue un document-cadre de référence pour l'aménagement et le développement de la région. Ce document cadre s'impose à l'ensemble des autres documents d'urbanismes sur son territoire d'application.

La traduction de la stratégie régionale s'effectue selon deux approches fondamentales et complémentaires fixant des objectifs forts pour :

- **Améliorer la vie quotidienne des Franciliens** en construisant 70.000 logements et créant 28 000 emplois par an, en garantissant un accès pour tous aux équipements et services publics, en favorisant les transports collectifs, et en améliorant l'espace urbain et son environnement naturel ;
- **Consolider le fonctionnement métropolitain de l'Île-de-France** à travers la refonte du dynamisme économique francilien, le portage et la valorisation des équipements et d'un système de transports attractifs, et la gestion durable de l'écosystème naturel visant le renforcement de la robustesse du territoire régional.

Enfin, le SDRIF propose une géographie stratégique renouvelée identifiant les grands territoires d'intérêt métropolitain qui connaissent des enjeux d'aménagement et de développement spécifiques et sur lesquels réside un intérêt particulier de cohérence de l'action tant locale que régionale.

Le nouveau schéma directeur de la région Île-de-France a été **approuvé par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre**, publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel. Cette publication fait suite à l'avis favorable, émis le 17 décembre par le conseil d'État, sur le projet adopté par le conseil régional le 18 octobre.

12.2.2 - Le projet de SCOT « Seine et Loing »

Le territoire de la CC2F est inscrit dans le périmètre du projet de SCOT « Seine et Loing », qui regroupe 44 communes du Sud-Est du département de Seine et Marne.

Après la première phase d'étude le diagnostic du territoire a été fait et le Conseil Syndical du SMEP Seine et Loing en a pris acte lors de sa séance du 19 Février 2013.

La seconde phase consistant à l'élaboration du PADD (Plan d'aménagement et de développement durables) est en cours de finalisation. Un débat sur les orientations générales du PADD tenu en Comité syndical le 12 février 2014, a permis de fixer les 4 grands axes du projet politique :

- Axe 1 : protéger les ressources et les paysages en utilisant plus rationnellement la ressource foncière
- Axe 2 : faire de Seine et Loing un territoire à mobilité multimodale, support de son développement économique et urbain
- Axe 3 : gérer et valoriser un territoire riche en ressources
- Axe 4 : améliorer les conditions de vie des habitants au quotidien



Périmètre du SCOT « Seine et Loing »

La phase relative à l'élaboration du DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs) est officiellement lancée depuis la mi-septembre 2014 et toujours en cours.

12.2.3 - Les documents d'urbanismes des communes

L'ensemble des communes formant le territoire d'étude disposent de documents d'urbanisme de approuvés comme suit :

Commune	Type de document	Date d'approbation
Barbey	Plan d'Occupation des Sols	27/02/1987
Cannes-Ecluse	Plan Local d'Urbanisme	22/01/2008
Courcelles-en-Bassée	Plan Local d'Urbanisme	22/02/2008
Esmans	Plan Local d'Urbanisme	27/02/2008
Forges	Plan d'Occupation des Sols	28/01/2008
La Brosse Montceaux	Plan d'Occupation des Sols	14/06/2001
La Grande Paroisse	Plan Local d'Urbanisme	30/04/2014
Laval-en-Brie	Plan d'Occupation des Sols	08/07/1996
Marolles-sur-Seine	Plan Local d'Urbanisme	03/02/2004
Misy-sur-Yonne	Plan d'Occupation des Sols	28/04/1986
Montereau-Fault-Yonne	Plan Local d'Urbanisme	17/12/2007
Saint-Germain-Laval	Plan Local d'Urbanisme	30/06/2005
Salins	Plan Local d'Urbanisme	12/04/2012
Varennnes-sur-Seine	Plan d'Occupation des Sols	19/02/2008

13 - SYNTHÈSE DES ENJEUX EN LIEN AVEC UN PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

L'analyse de l'état initial de l'environnement a permis de dresser le constat de l'état du territoire, et d'en dégager des enjeux hiérarchisés au regard des liens avec la thématique des déplacements.

Dimensions de l'environnement	Constats	Enjeux en lien avec les déplacements	Leviers d'actions possibles
Qualité de l'air	Principalement impacté par l'activité industrielle et l'exploitation des carrières	Réduire les émissions de GES Fluidifier le trafic au niveau des points noirs : santé publique	Réduction du trafic automobile Diminution de la part modale de la voiture
Ambiance acoustique	Quelques nuisances acoustiques le long des voies principales mais globalement niveau sonore de fond bas	Réduire les niveaux de bruit dans les zones urbaines	Réduction du trafic automobile Limiter la place de l'automobile dans la ville
Energie	Le transport de personnes est le principale poste de consommation d'énergie dans le département Dépendance certaine à la voiture	Réduire les consommations énergétiques et la dépendance aux énergies fossiles (vulnérabilité des ménages)	Réduction du trafic automobile Développement des transports aux communs
Espace	Faible consommation foncière à l'échelle de la CC2F (+0,68% entre 2008 et 2012)	Limiter la consommation d'espace Accroître le lien « urbanisation/transport » pour favoriser l'efficacité urbaine	Cohérence entre urbanisation et déplacements Localisation des projets
Biodiversité et milieux naturels	De nombreux espaces naturels protégés sur le territoire Des ruptures de continuités écologiques liées aux grandes infrastructures de transports	Préserver, valoriser les espaces naturels Eviter la création de coupures de continuités et restaurer les obstacles existants	Prise en compte du patrimoine naturel lors des divers aménagements

Dimensions de l'environnement		Constats	Enjeux en lien avec les déplacements	Leviers d'actions possibles
Ressource eau	en	De nombreux points de captage d'eau Risques de pollutions liées à la présence de la nappe alluviale affleurante	Limiter le risque de pollution des eaux Limiter l'imperméabilisation des sols	Concevoir des installations adaptées aux problématiques locales Associer les ouvrages de gestion des eaux pluviales aux projets d'infrastructures
Paysage patrimoine	et	4 unités paysagères sur le territoire. Paysages remarquables et typiques du Sud Seine-et-Marne	Modérer la consommation de l'espace et valoriser les paysages	Prise en compte du paysage lors des divers aménagements
Risques naturels et technologiques		Risques naturels : inondations, mouvements de sols et effondrements, feux de forêt	Appliquer le principe de non aggravation des risques	Prise en compte des risques existants
Déchets				

*PARTIE 3 - DESCRIPTION SOMMAIRE DES
PRINCIPALES INCIDENCES
ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE PLD*

1 - ANALYSE SOMMAIRE DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALE PAR ACTIONS DU PLD

1.1 - Les actions sur le réseau viaire

Action	Pistes	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre
<p>Action 1 : Mettre en place une hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Réaliser une véritable hiérarchisation du réseau viaire ;</i> • <i>Étudier la mise en place de nouveaux franchissements entre la Seine et l'Yonne ;</i> • <i>Orienter le trafic autoroutier entrant afin d'éviter les flux de transit dans le centre de Montereau ;</i> • <i>Organiser la circulation depuis les départementales qui convergent vers Montereau avec un réseau de boulevards urbains multimodaux.</i> 	<p>La hiérarchisation du réseau, en s'appuyant sur les 5 niveaux déclinés au sein du PDUIF, devrait avoir pour principal effet de fluidifier globalement le trafic à l'échelle de l'agglomération, en privilégiant les axes majeurs.</p> <p>Des incidences positives sont donc à attendre en matière de consommations énergétiques générales des déplacements, ainsi que des émissions de GES (réduction des cycles d'arrêt/redémarrage du fait de la circulation sur les voies de desserte), mais surtout sur la qualité de l'air et les niveaux de bruit : réduction globale des émissions, et par la hiérarchisation, diminution des populations exposées en façade des grands axes, en particulier dans le centre de Montereau.</p> <p>En outre, la hiérarchisation du réseau devrait être également accompagnée, en parallèle, d'un réaménagement des voiries qui devrait permettre un meilleur partage en faveur des modes doux et transports collectifs.</p> <p>De manière plus spécifique, cette sous action identifie le besoin de créer de nouveaux franchissement sur les 2 cours d'eau majeurs du territoire.</p> <p>La création de nouveaux franchissements est susceptible d'entraîner des incidences localisées (sur la biodiversité, la ressource en eau notamment).</p> <p>Toutefois, cette action du PLD ne vise, à l'étape actuelle, que la conduite des études et non la</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Comptages périodiques de trafics sur les axes concernés avant/après hiérarchisation et jalonnement • Mesures de qualités de l'air lors de réaménagement des axes (en particulier en cas d'aménagements de sites propres) • Insertion d'études environnementales en amont dans les études de mise en place des nouveaux franchissements

	<p>réalisation des ouvrages. A ce titre, les études permettront d’engager la démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC) en prévision d’une réalisation ultérieure. De plus, au regard des enjeux du projet, comme tout autre aménagement d’ampleur, les incidences de tels aménagements devraient être encadrées par les démarches d’études d’impact et dossier loi sur l’eau qui permettront de s’assurer du traitement de tous les impacts environnementaux qui y sont liés.</p>	
<p>Action 2 : Agir en matière de sécurisation des déplacements</p>	<p>La pacification et la sécurisation des espaces publics de circulations ont pour effet de favoriser le report modal du véhicule privé vers les modes doux et transports collectifs.</p> <p>Ce report modal, ainsi que la diminution des vitesses de circulation devraient entraîner une limitation des émissions de polluants atmosphériques (à l’échelle locale), des consommations énergétiques et émissions de GES.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mesures de vitesses moyennes sur les axes concernés avant/après travaux de pacification • Suivi de l’évolution de l’accidentologie
<p>Action 3 : Favoriser le développement du covoiturage sur la CC2F</p>	<p>L’ensemble des actions concourant à favoriser la pratique du covoiturage permet de diminuer sensiblement le nombre de véhicule en déplacement sur le territoire par rapport au nombre de personnes transportées.</p> <p>A ce titre, les principaux effets attendus de cette action sont positifs, à long terme en matière de consommation énergétique et d’émissions de GES, dont la quantité par habitant devrait diminuer.</p> <p>On notera également qu’en zone urbaine, la pratique du covoiturage permet de limiter les nuisances liées à l’utilisation des véhicules à moteur (Baisse de niveaux de bruit en façade, amélioration de la qualité de l’air.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Enquêtes de fréquentation des parkings de covoiturage et de la pratique du covoiturage sur le territoire (dans le cadre des Enquête Ménage-Déplacement (EMD))

Action	Pistes	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre
<p>Action 4 : Favoriser l'émergence d'un Plan Local de Stationnement (PLS) sur Montereau et traiter la problématique du stationnement sur la CC2F</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Diminuer l'offre globale de stationnement sur voirie dans le centre de Montereau ; •Proposer un abonnement à destination des résidents pour les parkings du centre-ville de Montereau ; •Réorganiser le stationnement dans le centre-ville de Montereau afin d'éviter la dissémination des véhicules en stationnement sur la commune ; •Renvoyer le stationnement longue - durée dans les parcs de stationnement aménagés ; •Améliorer l'accès et le jalonnement à destination des parkings du centre-ville ; •Mener des campagnes de marquage au sol ; •Renforcer le contrôle et la verbalisation du stationnement ; •Mettre aux normes les places de stationnement PMR actuelles et en créer de nouvelles ; •Intégrer dans l'Art.12 du règlement des PLU des maxima pour le stationnement automobile et des minima pour le stationnement des cycles. 	<p>L'adaptation des réglementations de stationnement doit permettre de mettre en adéquation l'offre fournie par rapport aux besoins, mais également au regard des enjeux de régulation de l'usage de la voiture, différenciée selon les secteurs.</p> <p>Aussi, la mise en place de cette sous-action devrait permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> •D'améliorer la lisibilité des zones de stationnement et leur fonctionnement, notamment au regard des zones sensibles (commerces, équipements publics), et ainsi valoriser leur intégration urbaine et sécuriser leurs abords •De limiter l'imprégnation visuelle de la voiture dans la ville, afin de rendre plus espace à des usages plus urbains pour les piétons notamment •D'optimiser l'utilisation des espaces de stationnement existants, afin de valoriser au mieux le foncier pour d'autres usages plus attractifs (constructions, espaces publics, espaces verts) •De favoriser le report modal de la voiture individuelle vers tout autre type de transport, et en particulier du vélo, et de faire baisser l'usage de celle-ci (effet de levier). 	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de remplissage des parkings en ouvrage • Evolution du nombre d'agents du stationnement • Evolution du nombre d'infractions de stationnement constatées selon leur type • Evolution des abonnements résidents • Evolution du parc de stationnement vélo

Action	Pistes	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre
<p>Action 5 : Organiser la circulation des Poids Lourds sur la CC2F en prenant en compte les développements logistiques attendus</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réorganiser les places de livraison et faire appliquer le pouvoir de police du Maire ; • Elaborer un schéma d'itinéraires PL avec un jalonnement cohérent sur l'ensemble du territoire ; • Accompagner le développement du transport de marchandises par voie d'eau sur le territoire. 	<p>La régulation du transport de marchandise au sein du territoire passe par le report modal du transport de marchandise, en développant principalement le fluvial (qui présente toutefois, sur le territoire, une interconnexion avec le mode ferroviaire, actuellement en cours de redéveloppement sur le territoire.</p> <p>Cette action devrait permettre de limiter le transport routier et ses nuisances environnementales, tant en matière de qualité de l'air qu'en matière acoustique, notamment sur les centres urbains.</p> <p>En outre, en favorisant le report modale vers le fluvial, le PLD devrait avoir, indirectement, une incidence positive sur les consommations énergétiques.</p> <p>La gestion des trafics de poids lourds desservant ou traversant le territoire, ainsi que les engagements visant à réguler le déplacement des poids lourds au sein du territoire est de nature à réduire les risques d'accidentologie.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution des trafics poids lourds sur les axes réglementés • Evolution du tonnage de matériaux transporté par voie fluviale et ferroviaire

1.2 - Les actions sur les transports collectifs

Action	Pistes	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre
<p>Action 6: Structurer l'offre du réseau Siyonne autour d'une ligne forte maillant les principales centralités de la zone dense</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Réalisation d'une étude spécifique de restructuration de l'offre de transports collectifs.</i> 	<p>Cette sous-action vise indirectement l'augmentation de la part modale des TC en renforçant l'attrait du réseau à long terme.</p> <p>A long terme, elle est de nature à diminuer les nuisances liées à l'usage de la voiture individuelle, tant en matières de consommation d'énergies et d'émissions polluantes (GES, polluants atmosphériques) que de place de la voiture dans la ville (notamment en incitant à l'autopartage)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La définition des indicateurs de suivis devra être inscrite dans l'étude de restructuration de l'offre
<p>Action 7 : Favoriser l'émergence d'un véritable pôle d'échanges au niveau de la gare de Montereau</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Encourager le projet de requalification de la gare de Montereau ;</i> • <i>Améliorer les conditions de circulation pour les modes doux entre la gare et le centre-ville de Montereau ;</i> • <i>Développer l'information dynamique sur les principaux arrêts de TC.</i> 	<p>Le premier effet de l'amélioration du pôle d'échange de la gare de Montereau porte sur l'augmentation directe de la part modale des transports collectifs, et la réduction de l'usage de la voiture subséquente.</p> <p>Sont donc attendus, indirectement, une réduction des consommations énergétiques (optimisation de l'efficacité énergétique du transport choisi, notamment en cas de lignes fortement utilisées du fait de l'interconnexion), une réduction des émissions de GES et diminution des polluants de l'air.</p> <p>Le projet de requalification, les aménagements annexes pour le rabattement « modes doux » ainsi que les mesures en faveur de l'information, sont de nature à accroître ces effets en améliorant la lisibilité de l'offre et son attractivité.</p> <p>Enfin, de manière plus localisée, la requalification de la gare est de nature à générer un réaménagement plus global du quartier, offrant une amélioration des aménités paysagères et du cadre de vie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête avant / après les aménagements sur les pratiques de rabattement en gare.

Action	Pistes	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre
<p>Action 8 : Création de deux nouveaux pôles d'échanges</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Créer un pôle d'échange au Nord du territoire sur Surville ; •Créer un pôle d'échange au Sud du territoire sur Bréau. 	<p>La création de 2 nouveaux pôles d'échange sur le territoire de la CC2F devrait engendrer les mêmes effets positifs en matière de report modal à long terme que ceux de l'action 7.</p> <p>Ces effets devraient même être supérieurs, du fait de la création d'une nouvelle offre et non de l'amélioration de l'offre existante.</p> <p>La création de nouveaux pôles d'échange est toutefois susceptible de générer des incidences territorialisées du fait de la création de nouveaux aménagements, notamment en matière de gestion des eaux pluviales et d'impacts sur les milieux naturels et la trame verte urbaine.</p> <p>On notera que la localisation des ces nouveaux pôles, au sein d'espaces déjà urbanisés (notamment sur Bréau, en lien avec le centre commercial) sont de nature à limiter les enjeux.</p> <p>Une vigilance reste toutefois à porter sur les impacts directs des aménagements, qui devront être présentés dans le cadre des études d'impacts liées aux avant-projets.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Indicateurs définis dans le cadre des études d'impacts des projets d'aménagement des pôles d'échanges.
<p>Action 9 : Organiser le réseau Siyonne pour une meilleure réponse aux besoins des usagers</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Aménager le parking de la gare de La Grande Paroisse ; •Améliorer la communication du réseau TAD. 	<p>L'aménagement du parking de la gare de la grande Paroisse est prévu uniquement dans le cadre des terrains artificialisés existants.</p> <p>Il devrait donc permettre d'accroître très légèrement (compte tenu de la superficie disponible) le report modal sur cette gare, sans porter d'incidences négatives sur l'environnement.</p> <p>Les mesures en faveur de l'information sur le réseau de bus sont de nature à accroître les effets du report modal (et de la réduction des déplacements en véhicules particuliers) en améliorant la lisibilité de l'offre et son attractivité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution de la fréquentation de la gare

1.3 - Les actions sur les modes actifs

Action	Pistes	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre
<p>Action 10 : Favoriser des villes et des bourgs marchables</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Développer des cheminements piétons entre les quartiers d'habitation et les centres-bourgs ; • Réaliser une carte des temps piéton à l'échelle de la ville-centre ; • Aménager les quais de Seine et d'Yonne à destination des modes doux. 	<p>Les actions en faveur d'une meilleure définition des cheminements piétons doivent permettre la réduction de l'utilisation de la voiture, tant pour les trajets quotidiens (trajet Domicile-Ecole ou domicile-travail), ou des trajets exceptionnels (notamment grâce à la carte des temps de parcours).</p> <p>Cette sous-action doit donc participer à la réduction des nuisances liées à l'usage de la voiture individuelle (consommations énergétiques, émissions de GES et dégradation de la qualité de l'air).</p> <p>En outre, cette action prévoit de s'appuyer sur les S'appuyer sur la mise en œuvre du Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PMAVEP). Sur le plan social, elle est donc de nature à permettre à l'ensemble des populations subissant des difficultés en tout genre (Handicaps moteurs, déficiences mentales, personnes âgées, femmes enceintes...) de bénéficier de cheminements clairs, sécurisés et accessibles, ce qui favorise l'autonomisation et la sécurité des personnes et le recours à des services de transports spécifiques routiers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution de la part modale de la marche sur les trajets Domicile-Travail et Domicile-Ecole
<p>Action 11 : Favoriser le rabattement en modes alternatifs vers l'offre de TC</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer les cheminements doux entre les arrêts TC et les zones d'activités ; • Veiller à la sécurisation des déplacements doux du futur barreau du Bréau. 	<p>Les actions d'amélioration des cheminements doux, et en particulier des cheminements de rabattement vers les TC, doivent permettre à long terme la réduction de l'utilisation de la voiture.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution de l'accidentologie piétonne sur le territoire

Action	Pistes	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre
<p>Action 12 : Favoriser le lien en modes actifs entre la Ville Haute et la Ville Basse</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Développer des cheminements sécurisés et accessibles pour lier la ville haute et la ville basse ;</i> • <i>Créer une liaison urbaine directe entre le futur écoquartier des Bords d'eau et la ville basse.</i> • <i>Réaliser des aménagements de pacification de la voirie sur le pont de Seine.</i> 	<p>Les actions en faveur du développement des cheminements piétons doivent permettre la réduction de l'utilisation de la voiture.</p> <p>Outre la création d'axes nouveaux sécurisés (y compris la passerelle), la pacification de la voirie est également un moyen d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.</p> <p>La création d'une nouvelle liaison mode doux ou TC sur la Seine, comme les autres franchissements (de type routiers) de la Seine et de l'Yonne envisagés dans le PLD, est susceptible d'entraîner des incidences localisées (toutefois moindre compte tenu des véhicules attendus sur cette liaison).</p> <p>Cette mesure du PLD porte cependant, sur son échéance, sur la conduite d'études préalables et non la réalisation des ouvrages. A ce titre, les études permettront d'engager la démarche ERC, comme dans le cadre de l'action 1.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution de la part modale de la marche sur les trajets Domicile-Travail et Domicile-Ecole

Action	Pistes	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre
<p>Action 13 : Développer un réseau cyclable pour les déplacements quotidiens à l'échelle de la CC2F</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Développer des liaisons cyclables structurantes à l'échelle de la CC2F ;</i> • <i>De finaliser le maillage cyclable interne à la ville de Montereau.</i> 	<p>L'ensemble des pistes développées dans ces sous actions, en favorisant la pratique du vélo (en particulier au quotidien pour les déplacements usuels type domicile travail dans la ville de Montereau), doivent permettre la réduction de l'utilisation de la voiture. Cette action doit donc participer à la réduction des nuisances liées à l'usage de la voiture individuelle (consommations énergétiques, émissions de GES et dégradation de la qualité de l'air)</p> <p>Toutefois, on notera que cette sous-action peut entraîner la création d'ouvrages spécifiques pour les vélos et modes doux : Les ouvrages uniquement modes doux constituent des ouvrages légers qui ne sont pas de nature à générer, en milieu urbain, des incidences environnementales notables.</p> <p>En périphérie ou au sein des espaces ruraux toutefois, la création de pistes cyclable entraine des effets d'emprises ayant une incidence potentielle sur l'écoulement des eaux pluviales et les milieux naturels. Ces impacts devront donc être précisés dans le cadre des procédures réglementaires adéquates le cas échéant.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Longueur des pistes et bandes cyclables créées dans le cadre du PLD • Nombre d'interconnexions créés entre les pistes cyclables • Enquête de comptage des cycles sur les axes récemment aménagés.
<p>Action 14 : Mieux prendre en compte le stationnement des cycles</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Développer des espaces de stationnement vélo adaptés aux usages</i> 	<p>La création de stationnements adaptés doit favoriser à long terme la pratique du vélo et ainsi permettre la réduction de l'utilisation de la voiture.</p> <p>Cette action doit donc participer à la réduction des nuisances liées à l'usage de la voiture individuelle (consommations énergétiques, émissions de GES et dégradation de la qualité de l'air)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de parc vélos publics réalisés sur le territoire • Evolution du nombre et du type de places offertes (Arceau, abri, box...)

1. 4 - Les actions transversales

Action	Pistes	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre
<p>Action 15 : Mieux informer et communiquer sur la mobilité sur la CC2F</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer de manière régulière des manifestations de promotion et de sensibilisation sur la mobilité durable • Améliorer la lisibilité et la communication du réseau Siyonne 	<p>Cette action recoupe des principes d'accompagnement mise en œuvre par la collectivité afin de prolonger les effets de ses engagements au-delà de leur jurisprudence. A travers cette action, un effet de stimulation et d'entraînement est attendu, afin d'accroître les effets produits par les actions précédentes (constituant eux les effets de levier).</p> <p>On notera particulièrement qu'il est à attendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une valorisation de l'image des modes alternatifs (TC, modes doux, covoiturage, autopartage). • Un report modal de la voiture vers les TC pour les déplacements domicile-travail. • Un développement du covoiturage et de l'autopartage. 	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution de la part modale des salariés (INSEE ou enquête PDE).
<p>Action 16 : Favoriser l'émergence des PDE et PDS sur la CC2F</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inciter et accompagner la mise en place de PDE (Plans de Déplacements d'Entreprise), PDIE (Plans de Déplacements Inter-Entreprises) et PDA (Plans de Déplacements d'Administrations) sur la CC2F ; • Inciter et accompagner la mise en place de Pédibus-Vélobus, PDES (Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires) 	<p>Cette action vise à essaimer les efforts engagés par la collectivité au sein de l'ensemble des administrations et entreprises du territoire.</p> <p>Il est donc également attendu un effet de stimulation et d'entraînement à long terme des effets produits par les actions précédentes (constituant eux les effets de levier), comme pour l'action précédente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de plans de déplacements en cours d'étude et nombre acté.

Action	Pistes	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre
<p>Action 17 : Rendre la voirie et les transports collectifs accessibles</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Etablir une charte d'aménagement de la voirie pour la création de nouveaux quartiers ;</i> • <i>Conditionner l'urbanisation nouvelle à la desserte TC actuelle ou envisagée ;</i> • <i>Poursuivre la mise en accessibilité des quais des principales lignes de bus et du matériel roulant.</i> 	<p>Sur le plan social, les actions de mise en accessibilité sont de nature à permettre à l'ensemble des populations subissant des difficultés en tout genre (Handicaps moteurs, déficiences mentales, personnes âgées, femmes enceintes...) de bénéficier de cheminements clairs, sécurisés et accessibles, ce qui favorise l'autonomisation et la sécurité des personnes ainsi que le recours à des services de transports spécifiques routiers.</p> <p>En outre, ces actions sont de nature, plus largement, à améliorer le confort de l'ensemble des utilisateurs de transports collectifs et des modes actifs, et ainsi favoriser le report modal.</p> <p>Enfin, cette action vise à assurer une grande articulation dans le lien « urbanisme-transport », et ainsi accroître l'efficacité urbaine globale, permettant indirectement et à long terme de faire diminuer sensiblement les consommations énergétiques liées aux transports, ainsi que les émissions de polluants et de GES associées.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de voiries et de quais accessibles du territoire.

2 - EVALUATION DES PRINCIPAUX ENJEUX ET IMPACTS PAR THEMATIQUES ENVIRONNEMENTALES

Enjeu environnemental	Incidences positives attendues	Risques d'incidences négatives
<p>Qualité de l'air</p> <p>Réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre</p>	<p>D'une manière générale, le PLD vise à diminuer la part des déplacements en véhicules privés traditionnels (Essence ou gasoil) au profit de modes alternatifs (modes actifs, transports collectifs en particulier) moins, voir non polluants. A ce titre, une amélioration globale de la qualité de l'air, tant en émissions de polluants (NOx, COV, particules...) qu'en émission de gaz à effet de serre (GES) du fait :</p> <ul style="list-style-type: none"> •De la baisse du trafic routier et notamment en centre urbain : densification, baisse du transit et augmentation de l'usage des modes doux (cheminements modes doux accessibles, confortables et sécurisés, réseau cyclable continu et stationnements vélos, attractivité du réseau de bus, développement de l'intermodalité, meilleure accessibilité des pôles de transports, lisibilité du réseau, PDES, PDE et PDA). •de la fluidification de la circulation. •du meilleur jalonnement des parcours poids lourd <p>En outre, d'une manière globale, la hiérarchisation du réseau devrait également permettre de limiter l'exposition des populations au sein du territoire aux axes les plus dégradés</p>	<p>Si les incidences à attendre du PLD sur la qualité de l'air sont globalement positive, il convient de noter que la redistribution des trafics inhérente à un PLD peut entraîner, ponctuellement, une hausse des trafics sur certains axes, et donc, à proximité, une hausse des concentrations.</p> <p>Toutefois, ces phénomènes de hausse sont à attendre à proximité des axes majeurs autour desquels les sensibilités (écoles, habitats, activités sensibles) sont généralement peu développées.</p>
<p>Ambiance acoustique</p> <p>Réduction des niveaux de bruit dans les zones urbaines</p>	<p>De façon corrélée à la baisse des pollutions, la réduction des déplacements en véhicules individuels traditionnels devrait entraîner une baisse globale des niveaux de bruit sur le territoire.</p> <p>Toutefois, c'est à l'échelle locale que les effets de baisse du bruit devraient être le plus significatif, du fait :</p> <ul style="list-style-type: none"> •D'une baisse du trafic routier globale sur les axes et notamment en centre urbain : densification, baisse du transit et augmentation de l'usage des modes doux (cheminements modes doux accessibles, 	<p>De même que pour la qualité de l'air, la modification de la répartition des trafics peut entraîner localement une dégradation de la qualité sonore le long de certains axes.</p> <p>Une vigilance particulière est également à porter quand aux accès des pôles d'échanges aménagés ou réaménagés.</p>

	<p>confortables et sécurisés, réseau cyclable continu et stationnements vélos, attractivité du réseau de bus, développement de l'intermodalité, meilleure accessibilité des pôles de transports, lisibilité du réseau, PDES, PDE et PDA).</p> <ul style="list-style-type: none"> •De l'augmentation de l'usage des transports non bruyants (vélos et marche à pied). •Du réaménagement des axes circulés, notamment avec la fluidification de la circulation (régime moteur plus régulier). <p>De même que pour la qualité de l'air, d'une manière globale, la hiérarchisation du réseau devrait également permettre de limiter l'exposition des populations au sein du territoire aux axes les plus dégradés</p>	
<p>Energie</p> <p>Réduction des consommations énergétiques et de la dépendance aux énergies fossiles</p>	<p>Le programme d'action du PLD doit permettre d'accompagner et d'accélérer l'amélioration de l'efficacité énergétique des transports, notamment du fait :</p> <ul style="list-style-type: none"> •d'un report modal des véhicules individuels vers les transports collectifs et modes doux, améliorant l'efficacité énergétique par kilomètre parcourus •d'une meilleure efficacité des parcours, réduisant les distances parcourus au sein du territoire (principe de hiérarchisation du réseau) •du recours à des modes de transports plus efficient (transport fluvial, transport par rail). 	<p>Le PLD de la CC2F ne vise pas à favoriser l'utilisation de nouveaux types de véhicules fonctionnant avec des énergies innovantes (notamment électrique)</p> <p>A ce titre, il n'est pas à attendre du PLD d'incidences négatives directes ou indirectes sur la thématique de l'énergie</p>
<p>Espace</p> <p>Limitation de la consommation d'espace et densification des zones à proximité des transports</p>	<p>Les incidences sur la consommation d'espace, compte tenu de la portée du PLD et du contexte urbain dans lequel il s'inscrit, restent limitées.</p> <p>Toutefois, le PLD participe, en organisant notamment le lien urbanisme/transport, à favoriser la densification et l'attractivité urbain, et ainsi, indirectement, à réduire l'étalement urbain, en particulier sur les couronnes périphériques parisiennes.</p>	<p>Localement, les aménagements de voiries, notamment dans le cadre de création de franchissement ou de la création de voies modes doux peut engendrer un élargissement des plates formes et une consommation de terrains non bâtis (terres pleins, délaissés de voiries...).</p> <p>De même, la création de nouveaux pôles d'échange, bien que s'inscrivant en contexte urbain, peut avoir un effet indirect à long terme sur l'urbanisation induite.</p>

Enjeu environnemental	Incidences positives attendues	Risques d'incidences négatives
<p>Biodiversité</p> <p>Préservation et valorisation des espaces naturels</p>	<p>Le réaménagement des voiries peut, en milieu urbain, s'accompagner de la suppression de voies de circulations afin de proposer une végétalisation des axes dans lesquels elles s'inscrivent.</p> <p>Ainsi, la mise en accessibilité des trottoirs, la création de voies modes doux peut s'accompagner de plantations visant à la mise à distance avec les voies circulées et leur mise en sécurité.</p>	<p>A l'échelle très locale, le réaménagement des voies peut parfois nécessiter une artificialisation accrue des sols pour le passage des ouvrages, notamment en phase chantier, entraînant une potentielle perte de biodiversité en ville.</p> <p>A ce titre, une vigilance est à porter sur les études préalables à la définition de nouveaux franchissements de la Seine et de l'Yonne, ainsi que sur les nouvelles liaisons entre l'écoquartier et la ville basse.</p>
<p>Ressource en eau</p> <p>Préservation et valorisation des ressources en eau</p>	<p>La baisse du trafic routier et la modernisation du parc automobile est de nature à générer une réduction des pollutions des eaux pluviales de ruissellement sur voiries.</p> <p>En outre, le réaménagement des voies peut, sur le territoire, être une opportunité pour améliorer le traitement des ruissellements :</p> <ul style="list-style-type: none"> • en limitant l'imperméabilisation des emprises existantes par la création d'espaces verts d'accompagnement et l'utilisation de matériaux plus perméables • par une gestion alternative des eaux pluviales permettant l'infiltration, la régulation du débit de rejet au réseau et le traitement à la source de la pollution." <p>De manière indirecte, ces aménagements permettront de se rapprocher du cycle naturel de l'eau et d'alimenter les nappes, ou encore de créer des espaces publics apaisés mettant en scène l'eau (notion de paysage aquatique et humide).</p>	<p>Dans certains cas, et notamment lors de l'élargissement d'axes existants ou la création de voies nouvelles (notamment les pistes cyclables), l'imperméabilisation des sols peut être augmentée</p> <p>La redistribution des trafics, en particulier des poids lourds, peut entraîner sur certains axes un risque accru de pollution accidentelle. Toutefois, les axes concernés sont de nature à être aménagés afin de permettre le traitement de ce type d'incidents.</p> <p>L'un des enjeux majeurs du PLD porte sur les études de définition de nouveaux franchissement de la Seine et l'Yonne : celles-ci devront intégrer l'ensemble des études environnementale pour garantir la préservation des milieux aquatiques et humides riches des 2 vallées, ainsi que la transparence hydraulique des potentiels futurs ouvrages.</p> <p>De manière plus ponctuelle, une vigilance est à porter sur la création des nouveaux pôles d'échange, lesquels peuvent entraîner une modification des écoulements et de l'infiltration pluviales, mais aussi un accroissement du risque de déversement de polluants localisé.</p>

Enjeu environnemental	Incidences positives attendues	Risques d'incidences négatives
<p>Paysage et patrimoine</p> <p>Valorisation des paysages</p>	<p>Les actions du PLD visent à limiter et réguler la présence visuelle de la voiture dans les milieux urbains, tant durant les déplacements que durant les phases d'arrêts.</p> <p>Il est donc attendu un effet positif d'amélioration de la qualité des espaces publics, en rendant aux piétons et usagers l'espace dédié auparavant à la voiture.</p> <p>En outre, la réduction des pollutions atmosphériques entraîne, indirectement, une moindre dégradation sur le patrimoine bâti (dépôts de polluants).</p>	<p>La création de nouveaux ouvrages de franchissement aériens, notamment au dessus des vallées de l'Yonne et de la Seine, est de nature à modifier fortement les perceptions paysagères (mais également à en offrir de nouvelles).</p> <p>Une réflexion quand à l'insertion paysagère de tels ouvrages est de nature à limiter, voire à éviter les impacts négatifs sur le paysage de ces aménagements.</p> <p>La création de nouveaux pôles d'échanges a proximité de quartiers d'habitats est de nature à générer des modifications paysagères substantielles qu'il conviendra de prendre en compte par un travail architectural.</p>
<p>Risques</p> <p>Principe de non aggravation des risques</p>	<p>La mise en place du PLD devrait permettre d'assurer :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Une réduction du risque accidentogène avec une réduction de la vitesse de circulation et un meilleur partage de l'espace public, et notamment des cheminements modes doux sécurisés. •Une réduction des risques liés au transport de matières dangereuses en limitant le transit dans les centres urbains denses et la baisse du trafic (moins de personnes exposées) du fait de la meilleure hiérarchisation du réseau, et du report modal vers les axes fluviaux et ferroviaires 	<p>Sans objet.</p>

3 - PROPOSITIONS DE MESURES D'OPTIMISATIONS ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE PLD

Pour déterminer les effets réels des aménagements sur la qualité de l'air, les émissions de GES, l'énergie et les nuisances sonores, les études prévisionnelles de trafics pourront s'accompagner de modélisations environnementales afin de définir la meilleure solution au regard :

- De la vitesse de circulation et de la fluidité du trafic.
- Des niveaux sonores attendus
- Des concentrations de polluants à proximités des axes dont le trafic est substantiellement modifié
- De l'analyse des impacts de ces évolutions sur les consommations énergétiques et la nature des énergies (part du renouvelable).
- Du nombre des populations exposées selon un bilan avant/après aménagement.

Le réaménagement des axes routiers devra être étudié au regard des exigences déclinées dans le SRCE, afin d'assurer la résorption des coupures identifiées. Les études d'avant projet s'attacheront à limiter les effets d'emprise et à permettre le développement de la trame verte et bleue urbaine, notamment en lien avec le système d'assainissement.

On notera particulièrement que les études de faisabilité des nouveaux franchissements de la Seine et de l'Yonne devront intégrer les enjeux de préservation de ces milieux (notamment au regard des protections environnementales sur les milieux concernés) afin de définir au plus tôt la stratégie d'évitement, de réduction et de compensation au regard des habitats et espèces naturelles.

Les projets de voirie, y compris les projets de pistes cyclables devront limiter au maximum l'imperméabilisation des sols (matériaux poreux, espaces verts,...) dans les aménagements et une gestion des eaux pluviales alternative.

Les projets de superstructures (parkings, pôles d'échanges) inscrits dans le PLD devront faire l'objet d'études d'insertion environnementale, paysagère et architecturale en amont afin de limiter les incidences pour les riverains.