

DOSSIER AU CAS PAR CAS DE SAISINE DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS
DE L'AGGLOMERATION DE CERGY-PONTOISE

Juillet 2015

Sommaire

1	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE LA PLANIFICATION	5
1.1	CONTEXTE DE L'ELABORATION DU PLD	7
1.1.1	DEFINITION	7
1.1.2	UNE DEMARCHE ENGAGEE DES 2013	7
1.1.3	UNE DECLINAISON LOCALE DU PDUIF	7
1.1.4	ARTICULATION AVEC D'AUTRES PLANS EN VIGUEUR SUR LE TERRITOIRE	10
1.2	ELABORATION DU PLD DE LA CACP	13
1.2.1	UNE CONCERTATION CITOYENNE	13
1.2.2	UNE CONCERTATION CONTINUE	13
2	TERRITOIRE ET MOBILITE	15
2.1	CONTEXTE DE LA MOBILITE DANS LA CACP	17
2.1.1	UN TERRITOIRE STRATEGIQUEMENT POSITIONNE	17
2.1.2	LES COMMUNES DE LA CACP	18
2.1.3	VOIRIE	19
2.1.4	TRANSPORTS COLLECTIFS (AXE 1)	20
2.1.5	MODES ACTIFS (AXE 2)	23
2.1.6	PERSONNES A BESOINS SPECIFIQUES	25
2.1.7	STATIONNEMENT (AXE 4)	27
2.1.8	ECOMOBILITE (AXE 5)	29
2.1.9	TRANSPORTS DE MARCHANDISES (AXE 6)	31
2.1.10	PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU TERRITOIRE ET INCIDENCES SUR LA MOBILITE	32
2.2	PROGRAMME D'ACTIONS DU PLD	34
3	CARACTERISTIQUES DE LA ZONE SUSCEPTIBLE D'ETRE TOUCHEE PAR LA MISE EN PLACE DU PLD	37
3.1	QUALITE DE L'AIR	41
3.1.1	ASSOCIATION AIRPARIF	41
3.1.2	INDICE EUROPEEN CITEAIR	43
3.1.3	ZONES SENSIBLES POUR LA QUALITE DE L'AIR	44
3.1.4	MESURES SUR CERGY ET PONTOISE	45
3.1.5	ENJEUX EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	47
3.1.6	LEVIER D'ACTION POSSIBLES DANS LE CADRE DU PLD	47
3.2	EXPOSITION AU BRUIT	48
3.2.1	LE BRUIT DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES	48

3.2.2	LE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT	50
3.2.3	ENJEUX EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	53
3.2.4	LEVIER D'ACTION POSSIBLES DANS LE CADRE DU PLD	53
3.3	EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE ET CONSOMMATIONS D'ENERGIE	54
3.3.1	PROBLEMATIQUE DU CHANGEMENT CLIMATIQUE	54
3.3.2	EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE	55
3.3.3	CONSOMMATIONS D'ENERGIE	56
3.3.4	BILAN CARBONE® 2010 DE LA CACP	57
3.3.5	ENJEUX EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	61
3.3.6	LEVIER D'ACTION POSSIBLES DANS LE CADRE DU PLD	61
3.4	GESTION DE L'EAU	62
3.4.1	ALIMENTATION EN EAU POTABLE	62
3.4.2	RESSOURCE EN EAU	63
3.4.3	GESTION DES EAUX PLUVIALES	65
3.4.4	ZONAGES REGLEMENTAIRES	65
3.4.5	ENJEUX EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	65
3.4.6	LEVIER D'ACTION POSSIBLES DANS LE CADRE DU PLD	65
3.5	RISQUES MAJEURS NATURELS	66
3.5.1	RISQUE INONDATION	66
3.5.2	RISQUE MOUVEMENT DE TERRAIN	69
3.5.3	RISQUE SISMIQUE	71
3.6	RISQUES MAJEURS LIES AUX ACTIVITES ANTHROPIQUES	72
3.6.1	RISQUES INDUSTRIELS	72
3.6.2	RISQUE DE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES	73
3.6.3	SITES ET SOLS POLLUES	74
3.6.4	ENJEUX EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	75
3.6.5	LEVIER D'ACTION POSSIBLES DANS LE CADRE DU PLD	75
3.7	MILIEUX NATURELS	76
3.7.1	PERIMETRES DE PROTECTION ET D'INVENTAIRE	76
3.7.2	TRAME VERTE ET BLEUE	79
3.7.3	ZONES HUMIDES	81
3.7.4	ENJEUX EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	81
3.7.5	LEVIER D'ACTION POSSIBLES DANS LE CADRE DU PLD	81
3.8	PAYSAGE ET PATRIMOINE	82
3.8.1	PATRIMOINE PROTEGE	82
3.8.2	STRUCTURE ET ENTITES PAYSAGERES	83
3.8.3	ENJEUX EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	85
3.8.4	LEVIER D'ACTION POSSIBLES DANS LE CADRE DU PLD	85
4	PRINCIPALES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE	87
4.1	ANALYSE SYNTHETIQUE DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES PAR ACTION DU PLD	89
4.1.1	LES ACTIONS SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN	89

4.1.2	LES ACTIONS SUR LES MODES ACTIFS	90
4.1.3	LES ACTIONS SUR L'ECO-MOBILITE, LE MANAGEMENT DE LA MOBILITE ET L'ACCOMPAGNEMENT DES INITIATIVES LOCALES	91
4.1.4	LES ACTIONS SUR LE STATIONNEMENT DES VEHICULES MOTORISES	92
4.1.5	LES ACTIONS SUR LE PARTAGE DE LA VOIRIE ET LA SECURITE ROUTIERE	93
4.1.6	LES ACTIONS SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET L'ORGANISATION DES LIVRAISONS	93
4.2	EVALUATION SYNTHETIQUE DES INCIDENCES PAR THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	94
5	PROPOSITION DE MESURES ENVIRONNEMENTALES	97
5.1	QUALITE DE L'AIR, EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE ET CONSOMMATIONS D'ENERGIE	99
5.2	EXPOSITION AU BRUIT	99
5.3	GESTION DE L'EAU	99
5.4	RISQUES MAJEURS	99
5.5	BIODIVERSITE	99
5.6	PAYSAGE ET PATRIMOINE	99

1 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE LA PLANIFICATION

1.1 Contexte de l'élaboration du PLD

1.1.1 Définition

Le Plan Local des Déplacements est le document qui **précise et complète les actions du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) sur le territoire de l'agglomération cergypontaine (CACP).**

Il s'agit d'une **liste d'actions opérationnelles, détaillées et territorialisées.**

Il s'agit également d'un outil de mise en œuvre impliquant tous les acteurs, à l'échelle locale.

C'est enfin un **programme sur 5 ans** s'inscrivant dans une vision à moyen et long terme de l'évolution du territoire de l'agglomération.

1.1.2 Une démarche engagée dès 2013

Le Conseil Communautaire du 4 juin 2013 décide d'engager :

- L'élaboration d'un PLD en application des orientations définies à l'échelle régionale dans le Plan de Déplacement Urbain d'Île de France (PDUIF),
- Une concertation préalable à son élaboration.

La concertation préalable menée en 2013 a fait l'objet :

- D'une enquête qualitative (1391 questionnaires),
- De 2 ateliers de travail pour le grand public,
- De 2 ateliers internes PLD-PDE pour les agents de la CACP,
- L'ouverture et l'animation d'un site web dédié : « jemedeplace.jenparle.net »,
- Une soirée de restitution, le 9 octobre 2013.

Le Conseil Communautaire du 19 novembre 2013 a donc approuvé :

- **6 axes de travail devant guider l'élaboration du PLD :**
 - * Axe 1 : rendre les transports en commun plus attractifs,
 - * Axe 2 : développer l'usage du vélo et de la marche à pied,
 - * Axe 3 : garantir l'accessibilité pour tous,
 - * Axe 4 : organiser le stationnement dans les centres-villes,
 - * Axe 5 : faire évoluer les pratiques liées à la mobilité (ou ayant une incidence sur la mobilité),
 - * Un axe transversal : la hiérarchisation de la voirie.
- **La tenue de groupes de travail multi-partenariaux.**

1.1.3 Une déclinaison locale du PDUIF

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 « 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 deux roues motorisées.**

Les plans de déplacements urbains ont été introduits par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) 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, 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.

Le Préfet de région a signé l'avis favorable de l'État, le 5 juin 2014.

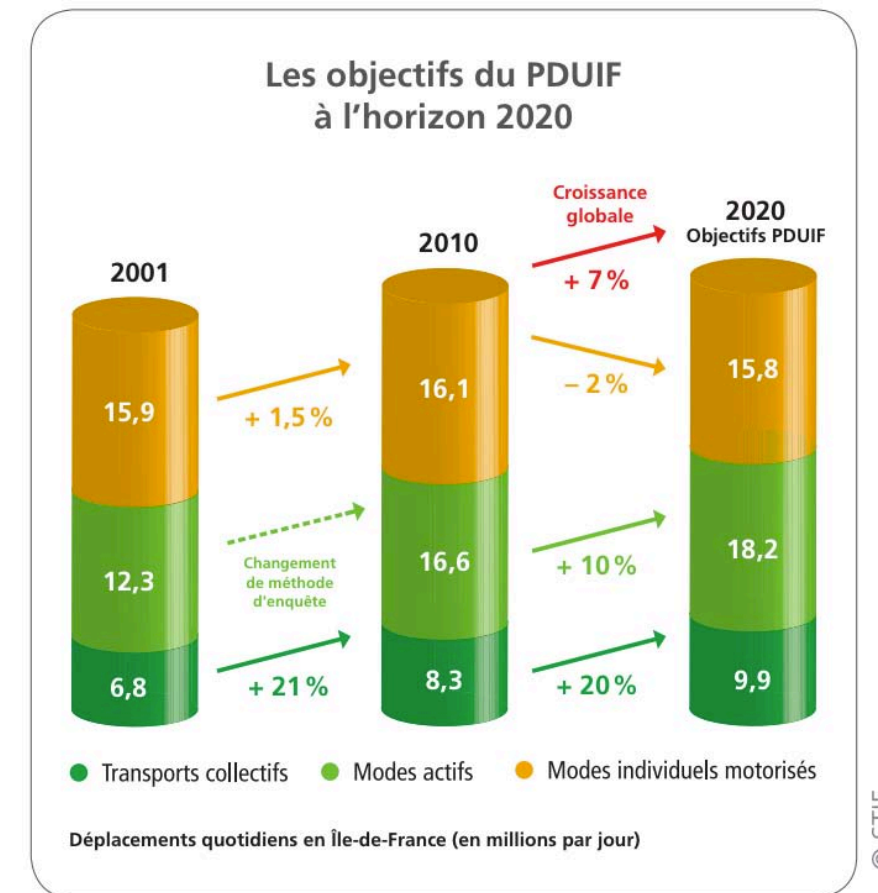
Le PDUIF a été définitivement approuvé à 19 juin 2014, par le Conseil régional.

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 en date du 26 mars 2013.

Contenu du PDUIF

Le PDUIF 2014-2020 est structuré autour de **9 Défis** qui recoupent un total d'une **trentaine 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.

Objectifs du PDUIF



Le PDUIF comporte un grand nombre de recommandations et d'orientations qui inspirent les actions définies par le PLD. Il comporte également quelques prescriptions qui s'imposent au PLD.

(sources photos : PDUIF)



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

Articulation du PLD avec le PDUIF

Afin de déterminer l'architecture du PLD, les exigences du PDUIF ont constitué un socle de base pour la tenue d'ateliers participatifs avec les acteurs du territoire. En effet, le PDUIF comprend 9 défis à relever et 12 actions socles qui doivent obligatoirement être déclinées dans les PLD.

Ces actions socles portent sur :

- L'attractivité des réseaux de bus,
- Les pôles d'échanges multimodaux,
- Les conditions de déplacements en mode actif,
- La sécurité routière,
- Les politiques de stationnement en faveur d'une mobilité durable,
- Les politiques en matière de transports de marchandises.

Le développement des actions socles s'accompagne d'actions « à la carte » puisées dans les autres actions du PDUIF, et relevant de la compétences des communes / EPCI.

Degré de réalisation du volet « socle »

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

Démarches « à la carte » déjà engagées

2.3. Tramway et T Zen : une offre de transport structurante	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
2.6. Améliorer l'information voyageur dans les transports collectifs	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
4.3. Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
5.3. Encadrer le développement du stationnement privé	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
5.4. Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
5.5. Encourager et développer la pratique du covoiturage	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
5.6. Encourager l'autopartage	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
6.2. Rendre accessibles les transports en commun	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
7.2. Favoriser l'usage de la voie d'eau	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
7.3. Améliorer l'offre de transport ferroviaire	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
7.5. Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
9.1. Développer les plans de déplacements entreprises et administrations	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
9.2. Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
9.3. Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>

1.1.4 Articulation avec d'autres plans en vigueur sur le territoire

Compatibilité avec le SDRIF

Le Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) est un document d'aménagement et d'urbanisme s'appliquant à l'échelle régionale, inscrit dans la hiérarchie des normes d'urbanisme. Il a été approuvé en 2013. Plusieurs documents de planification doivent être obligatoirement compatibles avec le SDRIF : le PDUIF, le SCOT, le PLU, le PLD.

Dans le SDRIF, certains objectifs sont en lien avec les problématiques de mobilité, d'optimisation des déplacements et d'articulation urbanisme / transports :

- Améliorer les réseaux et leur accessibilité,
- Renforcer les centralités urbaines,
- Concilier aménagement et environnement en évitant l'étalement urbain pour préserver les espaces naturels et agricoles tels que, pour Cergy-Pontoise, les coteaux de l'Hautil,
- Améliorer le système des transports,
- Rééquilibrer le développement du territoire en termes de logements et d'emplois : le SDRIF promeut ainsi une rationalisation des déplacements domicile-travail en optimisant notamment les tissus urbains existants. La création d'emploi et la construction de logements doivent donc être étroitement corrélées.

Le PDUIF étant compatible avec le SDRIF, la compatibilité du PLD avec le PDUIF le rend ainsi de facto compatible avec le SDRIF.



Compatibilité avec le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010, relative au Grand Paris, définit le projet du Grand Paris et le réseau de transport qui en constitue le support.

« Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. [...]

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État. [...]

Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Ile-de-France. »

Le PDUIF étant compatible avec le SERTPGP, la compatibilité du PLD avec le PDUIF le rend ainsi de facto compatible avec ce schéma.

Compatibilité avec le SCOT de la CACP

En 2010, l'agglomération de Cergy-Pontoise a voté son Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), afin de planifier l'organisation de la croissance de son territoire

Le SCOT est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD). C'est le cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, comme celles concernant l'organisation de l'espace et la mobilité

Le PADD du SCOT pose les grands principes stratégiques et de développement du territoire en matière de mobilité :

- Pour faire face à l'accroissement démographique et assurer une croissance urbaine solidaire et durable, 1 300 logements par an devront être construits jusqu'en 2020. Cette

croissance démographique aura des incidences sur la demande de déplacements,

- L'intensification des pôles de centralité ainsi que l'amélioration des dessertes par les transports collectifs sont également défendus par le SCOT,
- L'attractivité des activités universitaires se fera par le renforcement de la qualité de la desserte par les transports et les conditions d'accueil et de logement de la communauté étudiante.
- Le territoire est doté de fortes capacités d'innovation technologique grâce à la présence d'un important campus universitaire et de centres de recherche. Pour le PADD, il est nécessaire d'articuler le développement de ces atouts avec celui du territoire. La mise en valeur de l'Oise est incontournable en tant que : richesse biologique, axe de transport, facteur économique et attractivité touristique.

Cergy-Pontoise représente un pôle attractif qui occupe une position stratégique en tant que « ville cluster ». L'agglomération s'inscrit ainsi dans le développement polycentrique de la région Ile-de-France, ce qui nécessite d'ancrer les flux régionaux et européens.

Pour faire face à l'accroissement de la population et à la demande en déplacements associée, les actions suivantes inscrites au PLD permettront de satisfaire les besoins :

- Assurer les interconnexions avec le Grand Paris Express,
- Améliorer la desserte bus des zones d'emploi depuis les gares,
- Mieux adapter la desserte bus aux besoins en horaires décalés,
- Améliorer les correspondances fer / bus en articulant les horaires,
- Améliorer les fréquences du réseau de bus le soir et le week-end pour notamment assurer la desserte des équipements attractifs,
- Améliorer les fréquences des dessertes ferrées, en début et fin de journée pour répondre aux besoins des actifs de Cergy-Pontoise quittant le territoire,
- Proposer un réseau accessible et confortable : poursuivre la mise en accessibilité des transports collectifs et de la voirie,
- Créer une desserte bus vers les secteurs en développement urbain,
- Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité.

Compatibilité avec le Schéma Régional du Climat, de l’Air et de l’Energie en Île-de-France (SRCAE)

Le SRCAE en Île-de-France fixe les objectifs et les orientations stratégiques pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d’énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d’amélioration de la qualité de l’air, de développement des énergies renouvelables et d’adaptation aux effets du changement climatique.

Le SRCAE constitue non seulement le cadre de référence régional en matière d’énergie et de qualité de l’air, mais aussi une boîte à outils pour aider les collectivités à définir les actions concrètes à mener sur leurs territoires, dans le cadre des plans climat-énergie territoriaux.

Il a été adopté par le Conseil régional d’Île-de-France le 23 novembre 2012 et arrêté par le Préfet de la région, le 14 décembre 2012.

Il définit trois grandes priorités régionales pour 2020. L’une d’entre elles concerne les transports : il s’agit de la **réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques** (particules fines, dioxyde d’azote).

La réalisation de cette priorité passe à la fois par des gains liés aux améliorations technologiques des véhicules et par l’augmentation significative de l’usage des modes alternatifs à la voiture individuelle. Le SRCAE reprend ainsi les objectifs de parts modales définis dans le PDUIF.

Le PDUIF étant compatible avec le SRCAE, la compatibilité du PLD avec le PDUIF le rend ainsi de facto compatible avec le SRCAE.

Compatibilité avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Pour l’Île-de-France, le SRCE a été approuvé par le conseil régional le 26 septembre 2013, puis arrêté par le préfet de région le 21 octobre 2013.

Volet régional de la trame verte et bleue, le SRCE a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques afin de maintenir ou de restaurer leur fonctionnalité. Pour cela, ce schéma de cohérence écologique doit :

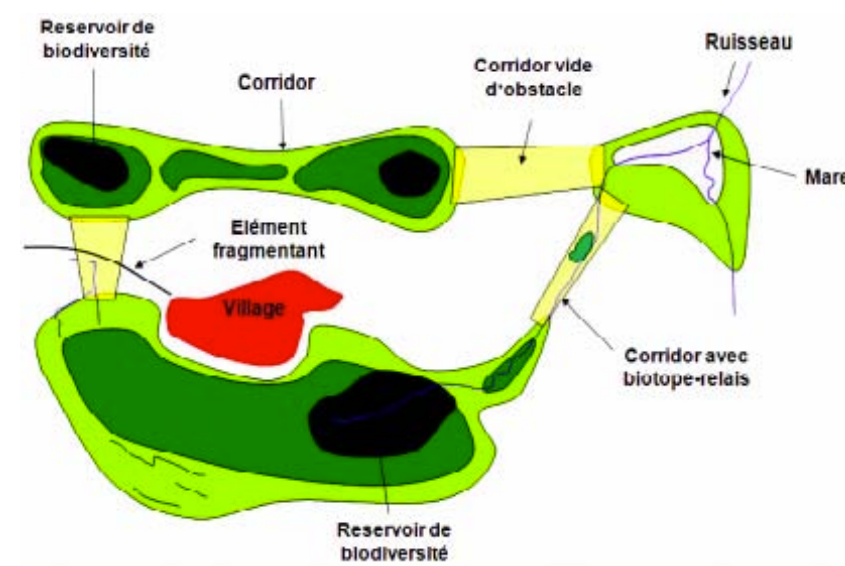
- Identifier les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors écologiques, cours

d’eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques),

- Identifier les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définir les priorités régionales à travers un plan d’action stratégique,
- Proposer les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d’action pour la préservation et la restauration des continuités écologiques.

La fiche action 4.3.9 du SRCE relative aux infrastructures linéaires préconise notamment :

- De requalifier les infrastructures existantes en améliorant leur transparence et en favorisant la fonction écologique des emprises,
- D’intégrer la continuité écologique dans les nouveaux projets en concevant des infrastructures préservant les continuités écologiques (principe « éviter / réduire / compenser ») et des emprises favorables à la biodiversité,
- En zone urbaine dense, de concevoir les nouveaux axes de déplacement ou requalifier les axes existants avec une vocation écologique et paysagère.



Schématisation de la notion de continuité écologique

Le PDUIF étant compatible avec le SRCE, la compatibilité du PLD avec le PDUIF le rend ainsi de facto compatible avec le SRCE.

Compatibilité avec le Plan de protection de l’atmosphère

Le Plan de protection de l’atmosphère (PPA) est un outil de planification de la qualité de l’air instauré par la loi sur l’air et l’utilisation rationnelle de l’énergie (LAURE).

Le premier PPA est entré en vigueur en 2006 ; sa révision a été approuvée le 25 mars 2013 par le préfet de la région Île-de-France.

Le PPA révisé porte principalement sur le dioxyde d’azote (**NO₂**) et les particules (**PM₁₀** et **PM_{2,5}**). Il a pour objet d’assurer le respect des normes de qualité de l’air mentionnées à l’article L.221-1 du code de l’environnement, et plus particulièrement de **ramener les concentrations de ces polluants à un niveau inférieur aux valeurs limites fixées par l’article R.221-1**, en application des directives européennes.

Les travaux du PDUIF et du PPA se sont déroulés sur la même période, ce qui a permis une grande cohérence entre ces deux démarches qui reprennent les objectifs du SRCAE.

Pour réduire les niveaux de pollution, le PPA définit 24 actions, classées en 4 types :

- 11 mesures réglementaires,
- 2 objectifs spécifiques concernant le transport routier,
- 7 mesures d’accompagnement,
- 4 études à lancer.

4 des 11 mesures réglementaires sont en interaction potentielle avec le PDUIF :

- Mesure 1 : Obliger les principaux pôles générateurs de trafic à réaliser un plan de déplacement. Cette mesure vient renforcer la portée de l’action 9.1 du PDUIF « Développer les plans de déplacements d’entreprise et d’administration », en rendant obligatoire ces plans pour certains établissements.
- Mesure 8 : Définir les attendus relatifs à la qualité de l’air à retrouver dans les documents d’urbanisme.
- Mesure 9 : Définir les attendus relatifs à la qualité de l’air à retrouver dans les études d’impact. Les grands principes de ces mesures (urbanisation et implantation d’équipements commerciaux subordonnées à leur desserte en transports collectifs, obligations maximales de réalisation d’aires de stationnement pour les véhicules motorisés, analyse des flux générés par les projets d’aménagement urbain par mode) sont repris dans les actions du PDUIF 1.1 « Agir à l’échelle locale pour une ville plus favorable à l’usage des modes

alternatifs à la voiture » et 5.3 « Encadrer le stationnement privé ».

- Mesure 11 : Diminuer les émissions en cas de pointe de pollution. La problématique des pics de pollution est traitée dans le chapitre de l'évaluation environnementale du PDUIF relatif à la qualité de l'air.

Les 2 objectifs concernant le transport routier concernent directement le PDUIF :

- Objectif 1 – Promouvoir une politique de transports respectueuse de la qualité de l'air et atteindre les objectifs fixés par le PDUIF. Cette action consiste à intégrer le PDUIF comme un élément concourant à la réalisation des objectifs du PPA. Elle comprend 2 sous-objectifs :
 - * La gestion optimisée des flux de circulation et le partage multimodal de la voirie, qui trouve écho dans le PDUIF au travers des actions 5.4 « Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion » et 2.4 « Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé » (bus express sur autoroutes), et plus généralement au travers du principe de partage multimodal de la voirie, qui préside à l'ensemble des actions des défis : 2 à 7.
 - * Le développement des véhicules propres, repris à l'action ENV1 du PDUIF.
- Objectif 2 – Mettre en œuvre des mesures supplémentaires, notamment issues des travaux du comité interministériel sur la qualité de l'air (CIQA) et déclinées localement, permettant d'accroître de 10 % la réduction des émissions de NOx et de PM₁₀ liées au trafic routier, dans le cœur dense de l'agglomération.

Cet objectif du PPA comprend une liste de propositions de mesures. Certaines d'entre elles se retrouvent en partie au PDUIF (restrictions de circulation pour les poids lourds polluants, voies réservées aux bus sur autoroutes), d'autres sont complémentaires (abaissement de la vitesse autorisée sur certains axes) ou vont plus loin que les recommandations du PDUIF (le durcissement des règles de stationnement pour les véhicules les plus polluants, par exemple).

Ces actions sont complétées par des mesures d'accompagnement et des études, dont 6 concernent le domaine des transports :

- Mesure d'accompagnement 1 – Sensibiliser les automobilistes franciliens à l'écoconduite. Cette mesure est reprise à l'action 9.1 du PDUIF « Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations », qui

préconisent de mettre en place des formations à l'écoconduite, au sein des entreprises et administrations.

- Mesure d'accompagnement 2 - Sensibiliser les gestionnaires de flottes captives aux émissions polluantes de leurs véhicules. L'action 7.5 du PDUIF « Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises » vise en particulier à faire évoluer les parcs de poids lourds et véhicules utilitaires légers vers des véhicules plus propres. L'action ENV1 cible notamment les flottes captives pour le développement de véhicules propres.
- Mesure d'accompagnement 7 – Réduire les émissions de particules dues aux chantiers. Les nombreux chantiers prévus pour la réalisation des infrastructures de transport inscrites au PDUIF se conformeront aux préconisations du PPA.
- Etude 1 – Etudier la faisabilité d'un contournement pérenne du cœur dense de l'agglomération parisienne pour les poids lourds en transit. Le PPA permettra de préciser l'opportunité et la faisabilité d'une telle mesure, qui n'est pas incluse dans le PDUIF, puisque celui-ci ne prévoit que des actions à réaliser sur le territoire d'Île-de-France.
- Etude 2 – Etude sur le partage multimodal de la voirie en Île-de-France. Ce point renvoie en particulier aux études en cours sur un meilleur usage multimodal des autoroutes et voies rapides, lancées pour la mise en œuvre des actions 2.4 « Un réseau de bus plus attractif » et 2.9 « Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage » et 5.5 « Encourager et développer la pratique du covoiturage ».
- Etude 4 – Etudier les évolutions du contrôle technique de pollution pour les véhicules légers et les poids lourds. Ce point n'est pas explicitement prévu au PDUIF qui ne comporte que des mesures s'adressant aux acteurs publics. Il participera à l'amélioration globale des performances environnementales du parc de véhicules.

Le PDUIF étant cohérent et en adéquation avec le PPA, la compatibilité du PLD avec le PDUIF le rend ainsi de facto compatible avec le PPA.

Le PDUIF s'avère compatible ou cohérent avec d'autres plans, schémas ou programmes, tels que :

- Le **Plan particules**, élaboré en juillet 2010 par le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,
- Le **Plan d'urgence pour la qualité de l'air** (PUQA), adopté en comité interministériel pour la qualité de l'air le 6 février 2013,

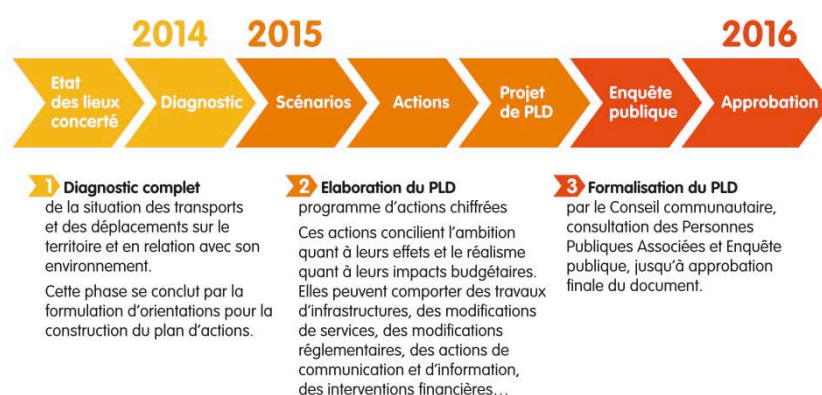
- Le **Plan climat régional**, adopté le 24 juin 2011 par le conseil régional d'Île-de-France,
- La **Stratégie nationale de développement durable** (SNDD) 2010-2013, adoptée le 27 juillet 2010 par le Comité interministériel pour le développement durable,
- Le **Plan national santé environnement 2009-2013** (PNSE), adopté le 24 juin 2009,
- Le **Plan régional santé environnement** (PRSE), arrêté par le préfet de région le 27 juillet 2011,
- Le **Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux** (SDAGE) Seine Normandie 2010-2015, adopté le 29 octobre 2009 par le Comité de bassin,
- Les **Schémas d'aménagement et de gestion des eaux** (SAGE).

La compatibilité du PLD avec le PDUIF le rend de facto compatible (ou cohérent) avec les plans, schémas ou programmes pré-cités.

1.2 Elaboration du PLD de la CACP

Elaboré sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, le PLD est un **document coproduit par l'ensemble des acteurs du territoire**.

Les différentes phases de concertation, de restitution, de validation ont jusqu'ici permis à chacun des partenaires de contribuer à la réflexion d'ensemble, tout en veillant à ce que les actions déjà pré-identifiées concernant leur territoire soient en accord avec leur propre politique.



1.2.1 Une concertation citoyenne

De juin à octobre 2013, la CACP a mené une large démarche de concertation citoyenne, avant de débiter l'élaboration du PLD.

Cette concertation préalable a permis de **susciter l'intérêt des habitants et de les mobiliser** autour de la thématique des déplacements. En effet, près de 1 400 questionnaires ont été collectés, 480 propositions émises lors des ateliers et 100 contributions recueillies sur le site web.

La concertation préalable en 2013 (source : CACP)



Il en est ressorti des enseignements qualitatifs, tels que les points de vue sur les modes de déplacements, sur les actions potentielles à mettre en œuvre et sur la capacité à faire évoluer

les comportements. Des enjeux, des dysfonctionnements et des attentes ont également été identifiés et viennent alimenter le travail technique du PLD.

Parmi les 9 défis du PDUIF, 3 ont fait consensus :

- Premièrement, l'offre en transport en commun doit être plus attractive,
- En deuxième lieu, l'accessibilité au territoire doit être améliorée pour les personnes ayant des difficultés à se déplacer,
- Enfin, l'aménagement du territoire doit favoriser une ville piétonne et cyclable.

Pour les usagers, la priorité sur le territoire est de régler les problèmes de ponctualité et la gestion des incidents sur les lignes RER. Près de 60 % des participants ont jugé ce sujet prioritaire. De même pour les bus, les personnes consultées estiment que ce mode est écologique, rapide et économique. Ainsi, pour améliorer son fonctionnement, près de 86 % des interrogés estiment qu'il est important de créer des voies en site propre. En ce qui concerne la voiture, 40 % des répondants estiment qu'ils ne pourraient pas se passer de la voiture, mais à 59 % ils répondent qu'ils pourraient se passer d'un second véhicule. Finalement, la marche à pied et l'usage du vélo sont bien perçus par les Cergypontains. Mais, un quart des participants affirme ne jamais marcher. Cette affirmation est d'autant plus importante quand ces personnes vivent en pavillon et ont entre 45 et 64 ans.

Le succès de la démarche de concertation a permis d'évaluer **un certain volontarisme pour changer les habitudes de déplacement** :

- Donner plus de place aux bus, se contenter d'un seul véhicule,
- Construire une ville plus accessible pour tous, etc.

Grâce aux opinions collectées, le Conseil Communautaire a identifié les axes de travail mentionnés précédemment.

1.2.2 Une concertation continue

Le PLS s'élabore dans un processus à la fois technique et politique.

Les élus, techniciens et partenaires de la CACP ont été consultés en phase de diagnostic afin d'identifier au mieux l'ensemble des enjeux relatifs à la mobilité. Une trentaine d'entretiens a été réalisée avec les acteurs suivants : les 13 communes de la CACP, les CG 95 et CG 78, le Stif, la DDT, la CCI, la Stivo, la SNCF, Cergy Pontoise Aménagement, l'hôpital de Pontoise, l'Île de loisirs, l'Université de Cergy-Pontoise et

l'Essec, ... la consultation se poursuit au fil de l'élaboration du document.

La **concertation citoyenne** se traduit par :

- Deux ateliers de concertation. Le premier s'est tenu le 21 mai, en phase de définition des orientations et avait pour objectif de mesurer le niveau d'attente des citoyens : répartis en 3 groupes de travail, les participants ont été invités à travailler sur la hiérarchisation des axes d'amélioration issus du diagnostic. Le second atelier de concertation citoyenne aura lieu à l'automne 2015 et portera cette fois-ci sur le plan d'action.
- Une démarche d'information des citoyens via une brochure, des articles pour les supports municipaux et intercommunaux, etc.

L'enquête publique prévue au premier semestre 2016 participe également du processus de concertation citoyenne.

Tout au long du travail d'élaboration du PLD, des **groupes de travail thématiques** sont organisés avec les acteurs du territoire (élus, techniciens, associations, autres partenaires de la CACP).

- La 1^{ère} session des groupes de travail a eu lieu le 4 février 2015 en phase de diagnostic pour co-établir le diagnostic (enrichissement de la connaissance des réalités locales et contextuelles, recueil des avis, idées, réflexions, ...) et dialoguer dans la perspective du projet de PLD (identification des leviers d'action, débat sur les enjeux soulevés par le PLD, premières pistes d'action...). Six ateliers ont eu lieu :
 - * Atelier « hiérarchisation de la voirie »,
 - * Atelier « stationnement »,
 - * Atelier « transports collectifs »,
 - * Atelier « modes actifs »,
 - * Atelier « écomobilité »,
 - * Atelier « personnes à besoin spécifique ».
- La 2^{ème} session des groupes de travail a eu lieu le 8 juillet 2015. Sur la base du diagnostic et des axes d'améliorations, les participants ont travaillé pour préciser le plan d'action. Trois ateliers ont eu lieu sur les thèmes se prêtant bien à l'exercice :
 - * Atelier marche à pied et vélo,
 - * Atelier stationnement,
 - * Atelier espaces publics et voirie.
- Une troisième session est prévue à l'automne 2015, en phase d'élaboration du plan d'action.

2 TERRITOIRE ET MOBILITE

2.1 Contexte de la mobilité dans la CACP

2.1.1 Un territoire stratégiquement positionné

Située au Nord-Ouest de la région Ile-de-France, la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise réunit 13 communes qui s'étendent sur 87 km². L'essentiel du territoire appartient au département du Val d'Oise (95) et l'une des communes est située dans les Yvelines (78) : Maurecourt.

Un territoire aux identités multiples

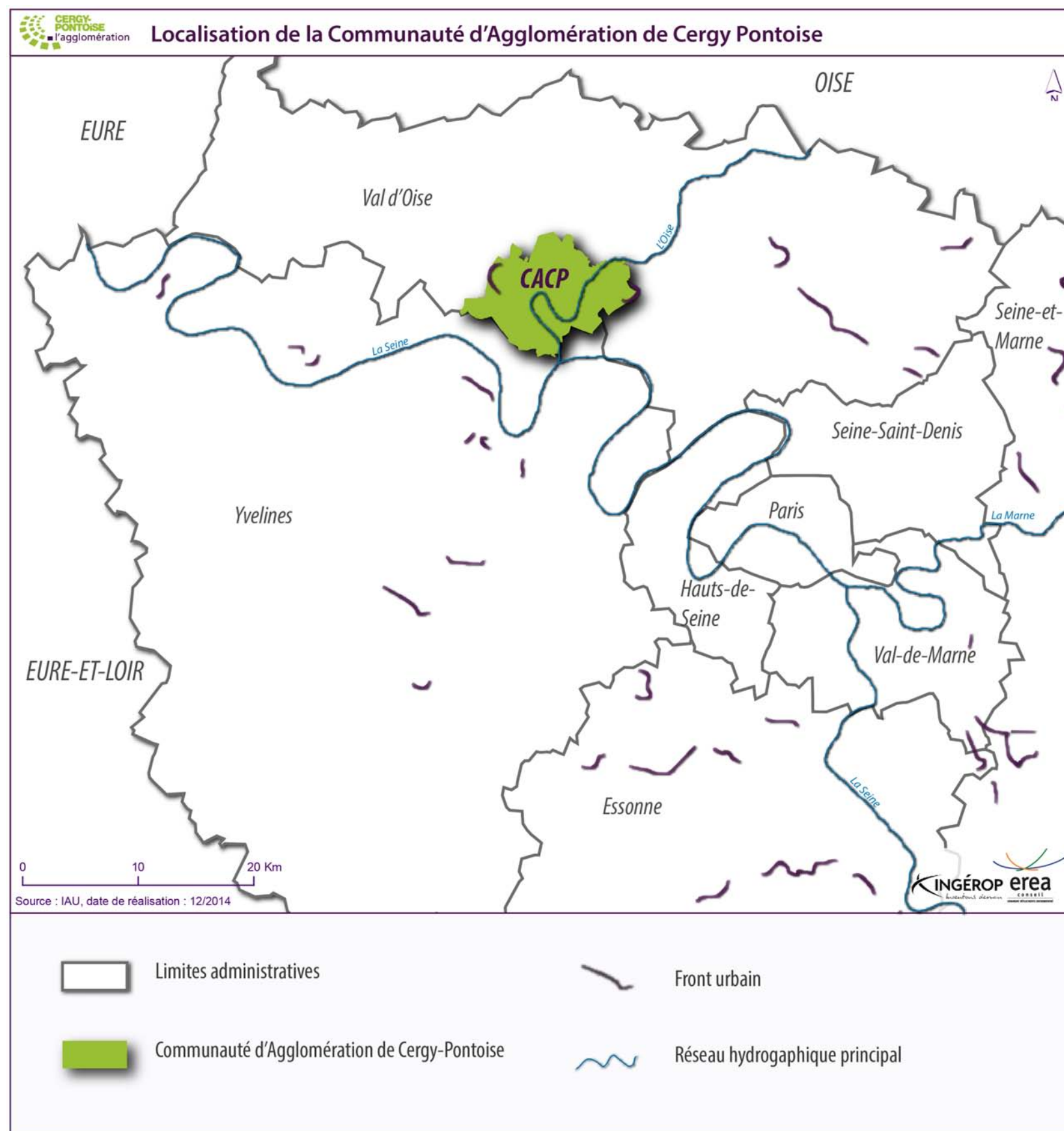
Plus de 200 000 personnes habitent ce territoire stratégiquement positionné, faisant l'interface entre la région parisienne et la Normandie, entre le Grand Paris et la Confluence Seine-Oise. La Communauté d'Agglomération est donc au cœur d'une vaste dynamique urbaine et économique dont les incidences sur la mobilité sont à analyser et à anticiper.

Aujourd'hui, Cergy-Pontoise constitue l'un des fronts urbains de l'agglomération parisienne et réunit des communes fortement urbanisées (Cergy, Pontoise, Saint-Ouen) et d'autres aux caractéristiques plus rurales (Boisemont, Puisseux-Pontoise). Les questions de mobilité s'articulent ainsi autour des multiples identités des communes de la CACP.

Enjeux pour le développement urbain et les mobilités

Desservie par 5 lignes ferrées et 12 gares, irriguée par un réseau de bus de 19 lignes accueillant plus de 74 000 voyageurs par jour et par plusieurs lignes interurbaines, l'agglomération concentre des enjeux considérables en matière de développement urbain et de transports collectifs.

L'élaboration du Plan Local de Déplacements doit également tenir compte du passé du territoire et des principes constitutifs des villes nouvelles. Construite dans les années 1960 et créée officiellement en 1972, la ville nouvelle de Cergy-Pontoise fut pensée sur le principe de la séparation : séparation des flux, séparation des fonctions. Cette organisation spatiale des années 60 tend désormais à disparaître à Cergy-Pontoise au profit d'un développement plus durable qui favorise les modes alternatifs à la voiture particulière et qui recherche une mixité fonctionnelle. L'articulation entre urbanisme et transports conditionne ainsi le développement équilibré de Cergy-Pontoise.



2.1.2 Les communes de la CACP

Stabilisation des limites communautaires

Au moment de la création de la ville-nouvelle de Cergy-Pontoise, 15 communes se sont réunies au sein d'un Syndicat Communautaire d'Aménagement (SCA) : les 13 communes actuelles, sans Maurecourt, mais avec Boissy-l'Aillerie, Méry-sur-Oise et Pierrelaye.

Lorsque le Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) remplace le SCA en 1984, quatre communes quittent le groupement : Boiesmont, Boissy-l'Aillerie, Méry-sur-Oise et Pierrelaye.

En 2002, l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) qui avait été créé plus de 30 ans plus tôt pour construire la ville nouvelle est supprimé. La Communauté d'Agglomération naît le 1^{er} janvier 2004, prenant la relève du SAN.

En 2005, Boiesmont rejoint la CACP, suivie en 2012 par Maurecourt, commune du département des Yvelines. Aujourd'hui, ce sont donc 13 communes qui sont réunies au sein de l'EPCI dont le siège est situé sur le parvis de la Préfecture (Cergy).

Une agglomération polycentrique

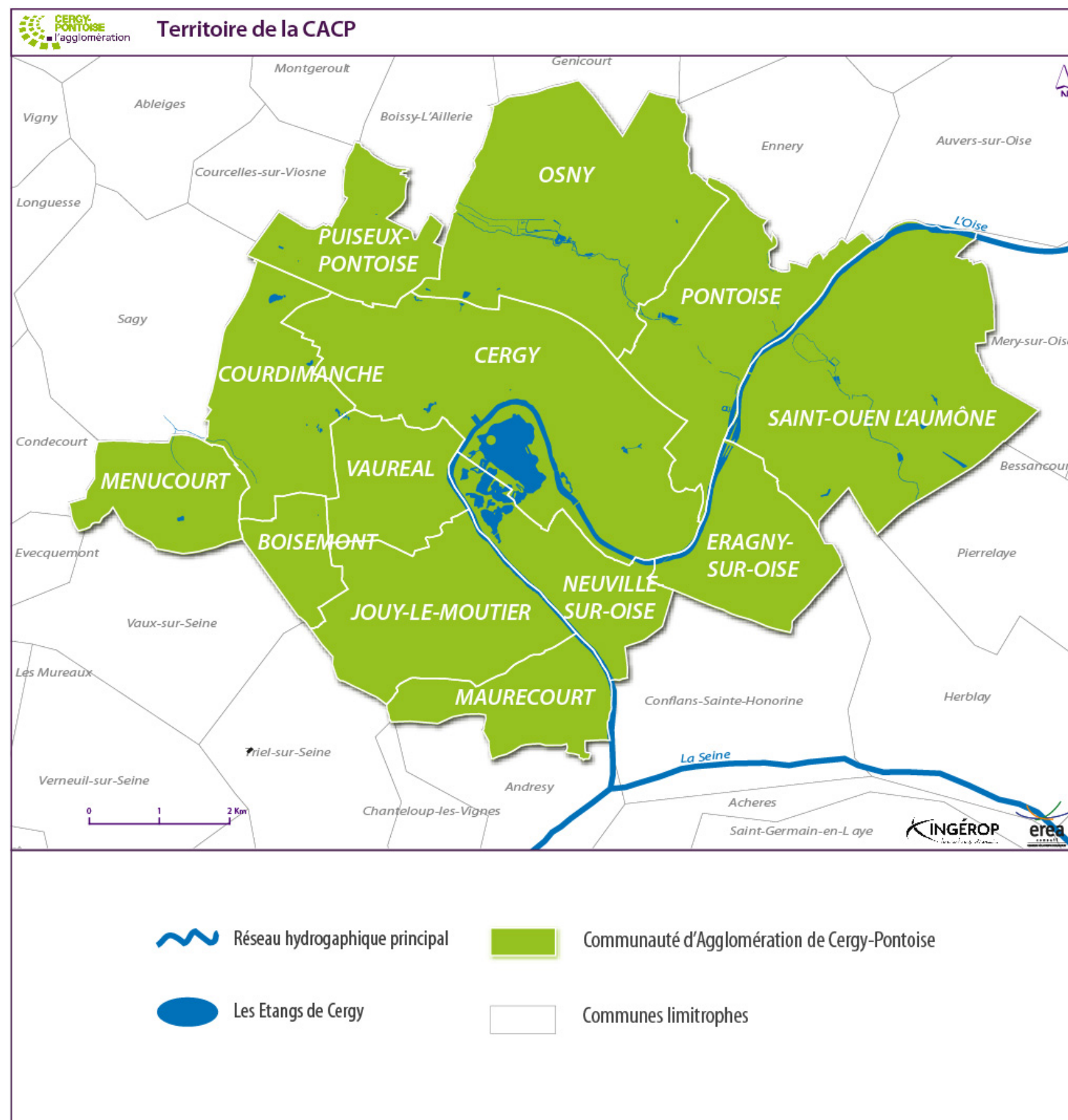
Si la commune de Cergy constitue le cœur de Cergy-Pontoise, la ville nouvelle a été construite sur le principe du polycentrisme. Au sein même de la commune de Cergy, les trois gares RER constituent trois pôles dynamiques et distincts : Cergy-le-Haut, Saint-Christophe et Préfecture.

Les centres-villes de Pontoise et de Saint-Ouen l'Aumône sont également densément peuplés, dotés d'activités, de commerces et d'emplois.

La perméabilité des limites communautaires

Les échanges au sein de Cergy-Pontoise sont nombreux.

Néanmoins, les interactions sont également significatives avec l'agglomération centrale (Paris et la petite couronne), mais aussi avec les communes urbaines proches (Conflans-Sainte-Honorine, Les Mureaux, les communes du Parisis,...) ou avec le Vexin.



2.1.3 Voirie

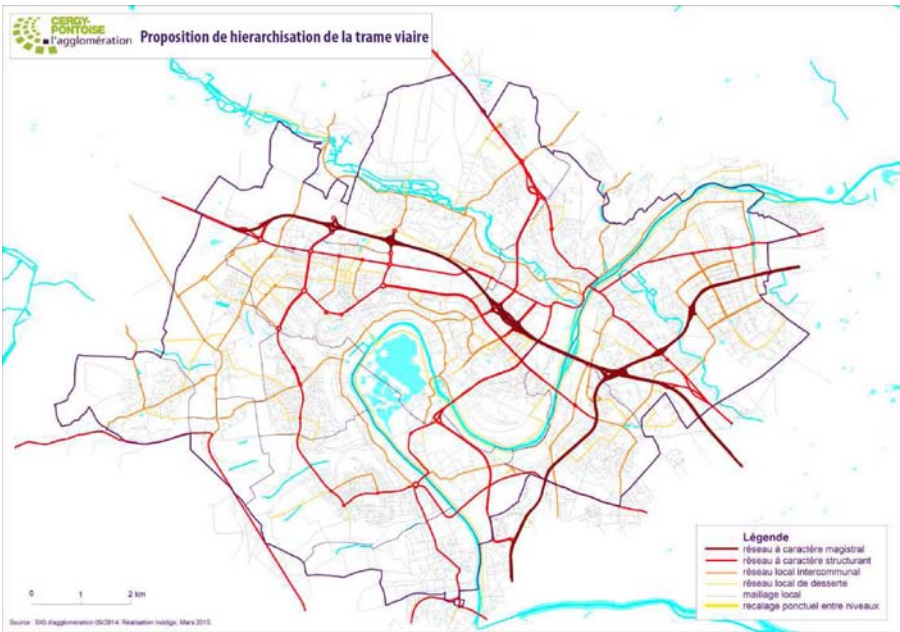
Le réseau de voirie de l'agglomération est composé de voies traversantes au niveau national, régional et départemental, complété de voies de desserte de l'agglomération et de voirie de proximité. Afin d'assurer la fluidité de la circulation automobile, et par la même son accessibilité, Cergy-Pontoise – ville nouvelle – est construite dans une logique de séparation des flux différenciant le réseau magistral des boulevards, du réseau viaires secondaire et du réseau piéton.

L'autoroute A15 représente une coupure urbaine limitant les échanges avec la voirie locale, engendrant par là même un phénomène de congestion au niveau des accès à l'autoroute. De ce fait, des voiries à vocation de desserte locale/de proximité subissent des reports de trafic et accueillent une fonction de transit non compatible avec l'environnement traversé.

Les franchissements de l'Oise, peu nombreux concentrent les flux de déplacements sur des sections très sollicitées.

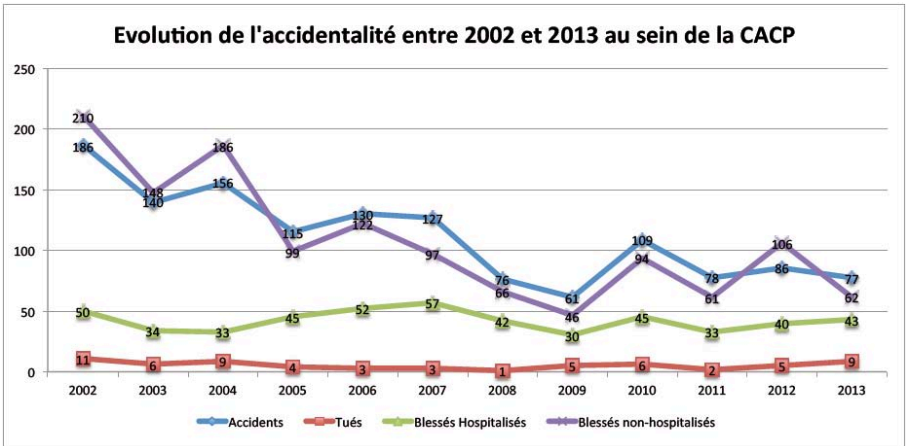
La RN184 représente une coupure urbaine peu favorable au développement de la marche à pieds et du vélo.

Le croisement des flux et des polarités, intensités urbaines met en lumière des secteurs très sensibles aux enjeux de partage multimodal.



ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">Un réseau national et régional traversant attractif,Un maillage complet sur l'ensemble du territoire,Une voirie généreuse et des flux dissociés dans l'agglomération nouvelle.	<ul style="list-style-type: none">Des nuisances venant du report du trafic traversant sur les axes secondaires ou de desserte locale,Une trame urbaine ancienne dans les villages et la ville de Pontoise posant des problèmes d'insertion,Des franchissements difficiles de l'Oise et de l'A15.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">Des aménagements cyclables réalisés ou projetés sur l'ensemble du territoire permettant d'améliorer et d'optimiser les usages,Des initiatives locales pour pacifier la voirie,L'installation de radars permettant le contrôle des vitesses.	<ul style="list-style-type: none">Une attractivité grandissante de l'agglomération qui va amener de nouveaux flux,Le développement du port d'Achères pouvant augmenter le trafic de poids lourds.

ENJEUX	AXES D'AMÉLIORATION
Limitier la congestion routière et atténuer les nuisances du trafic routier	<ul style="list-style-type: none">Améliorer les échanges entre le réseau magistral (A15 et N184) et le réseau structurant,Harmoniser la vitesse à 90 km/h sur l'A15 dans sa traversée de Cergy-Pontoise.
Résorber les coupures urbaines	<ul style="list-style-type: none">Résorber les coupures urbaines (RN 184 : bouclage de la francilienne, franchissement de l'Oise).
Assurer le partage multimodal de la voirie	<ul style="list-style-type: none">Adapter l'aménagement de la voirie à l'intensité urbaine constatée en vue de faciliter la marche à pieds et le vélo,Prioriser les lignes de bus structurantes en centralité.
Hiérarchiser le réseau d'espaces publics	<ul style="list-style-type: none">Cumuler les 7 fonctions circulatoires,Prioriser les différentes fonctions,Identifier les fonctions essentielles (continuité territoriale, support des modes alternatifs a la voiture, fluidité du trafic automobile).



2.1.4 Transports collectifs (axe 1)

Une offre dense organisée en trois réseaux complémentaires

L'offre en transports en commun est relativement dense sur le territoire cergypontrain, en adéquation avec les espaces aujourd'hui urbanisés. 78 % de la population habite à 300 m d'un arrêt de bus. Les habitants de la CACP peuvent utiliser trois réseaux de transports en commun :

- **Un réseau ferré** permettant la desserte du cœur de la métropole parisienne, avec pour le RER A un train toutes les 10 min. Le territoire est desservi par 4 autres lignes ferrées permettant de se rendre dans plusieurs gares importantes du réseau métropolitain. Cette offre sera complétée, à terme, par l'interconnexion au réseau GPE et par les rocades TGO (Tangentielle Ouest) et Tram-Train, qui compenseront le manque de liaisons banlieue à banlieue.
- **Un réseau de bus interurbain** exploité par différents opérateurs et financé par le Conseil Général et le Stif. Ces lignes desservent des pôles majeurs du Nord et de l'Ouest parisien : Roissy, Mantes-la-Ville, Argenteuil etc. Elles permettent aussi aux écoliers du Vexin de se rendre dans les établissements scolaires de Cergy-Pontoise.
- **Un réseau de bus local**, exploité par la Stivo. Les 19 lignes du réseau circulent dans toute l'agglomération (à l'exception de Maurecourt) et offrent une desserte fine et adaptée aux nombreux déplacements des Cergypontrains.

La problématique majeure du réseau est l'existence de deux réseaux ferrés non reliés. Or, les dysfonctionnements rencontrés par les usagers du RER A pourraient être compensés par la possibilité de se rabattre vers un autre réseau.

Qualité de service et accessibilité des réseaux

Le réseau ferré pâtit de nombreux dysfonctionnements et de retards chroniques engendrant beaucoup d'inconfort. Ce point est essentiel pour l'amélioration des circulations en transports en commun. Les usagers du RER A sont particulièrement demandeurs d'une amélioration de la ligne ou d'une possibilité de rabattement vers la ligne J à Eragny, Pontoise ou Conflans.

Les lignes Stivo ne sont pas toutes accessibles, mais leur mise en accessibilité est un sujet prioritaire. Le déploiement du SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) sur le réseau va considérablement améliorer les déplacements des usagers en permettant l'accès à une information dynamique.

Globalement la qualité du réseau est très satisfaisante.

Une offre orientée vers les flux domicile-travail et domicile-étude

Les flux domicile – travail sont principalement orientés vers Paris et les Hauts-de-Seine depuis Cergy-Pontoise (52 000 déplacements, dont 50 % en transports en commun). Le territoire communautaire attire aussi de nombreux flux en provenance du Vexin. Or, l'offre en rocade est déficitaire alors qu'elle pourrait favoriser davantage les échanges avec les territoires franciliens. Et de nombreux Cergypontrains travaillent au sein de leur territoire : 39 500 déplacements par jour, dont 22 % réalisés en transports en commun.

A l'heure actuelle le réseau répond de manière satisfaisante à ces déplacements. Exception doit être faite des zones d'activités éloignées des gares et des centres urbains, pour lesquels la voiture reste très compétitive, alors que certaines activités nécessitent une desserte pour les personnes n'ayant pas de véhicule.

Une offre peu adaptée aux temporalités des déplacements

Toutes les activités professionnelles ne se font pas en horaires de bureaux. C'est le cas de l'hôpital de Pontoise, premier employeur de Cergy-Pontoise. Ses employés ont des difficultés à utiliser les transports en commun après 21h. Cet exemple est représentatif du besoin d'une partie des usagers des transports en commun d'avoir une offre en heure creuse. Certes, la ligne 45 permet la desserte continue du secteur dense de l'agglomération. Le RER A, la ligne J et certaines lignes interurbaines (95-18, 95-07, 95-19 etc.) desservent aussi le territoire tout au long de la semaine. Cependant, la desserte fine de l'agglomération n'est plus assurée. Il n'y a donc pas de relais, et la voiture reste le meilleur moyen de se déplacer. Les problèmes soulevés par le manque d'offre en horaire décalé et le week-end sont les suivants :

- L'accompagnement au changement comportemental, en matière de mobilité en grande couronne. La voiture reste un élément essentiel des déplacements, notamment pour ceux effectués en horaire décalé et pour d'autres motifs que le travail et les études.
- L'isolement des personnes dépendantes dans les villages de Menucourt, Boisemont, Jouy-le-Moutier, Courdimanche et Maurecourt.
- La desserte des zones d'activités et des centres-commerciaux isolés de la trame urbaine. L'offre actuelle en transports collectifs ne permet pas de desservir ces espaces dévolus à la voiture.
- La desserte des grands équipements est un enjeu fondamental soulevé par ce diagnostic. Comme mentionné ci-davant, l'hôpital, ou encore le futur pôle sportif des Linandes, l'Île de Loisirs, sont des équipements générant de très nombreux déplacements dans un rayon départemental voire régional, pour lesquels il existe peu - voire pas - de réponse en transports en commun satisfaisante.

La nécessaire articulation fine des réseaux

L'articulation fine des réseaux de transports (fer, bus urbain, bus interurbain) est une opportunité pour organiser la chaîne des déplacements. Elle nécessite cependant quelques adaptations : levée de l'interdiction de desserte locale pour les lignes interurbaines, mise en cohérence des grilles horaires etc. Cette articulation permet de tirer parti au maximum d'une offre en transports en commun dense.

Un dynamisme urbain devant être intégré à l'évolution de l'offre

Aujourd'hui, l'offre en transports en commun couvre l'ensemble du territoire. Cependant, de nouvelles dynamiques urbaines sont à prendre en considération pour organiser les mobilités. Les dynamiques observées viennent confirmer l'organisation territoriale constatée : à l'Ouest des espaces résidentiels peu denses et à l'Est des secteurs d'activités. Les aménagements urbains en extension à l'Ouest doivent être rattachés aux réseaux transports en commun.

De plus, les programmes d'équipements des ZAC en renouvellement doivent être pris en compte pour adapter l'offre. Ces dynamiques concernent les communes de Menucourt, Jouy-le-Moutier, Courdimanche, et les secteurs des Linandes et de Grand-Centre.

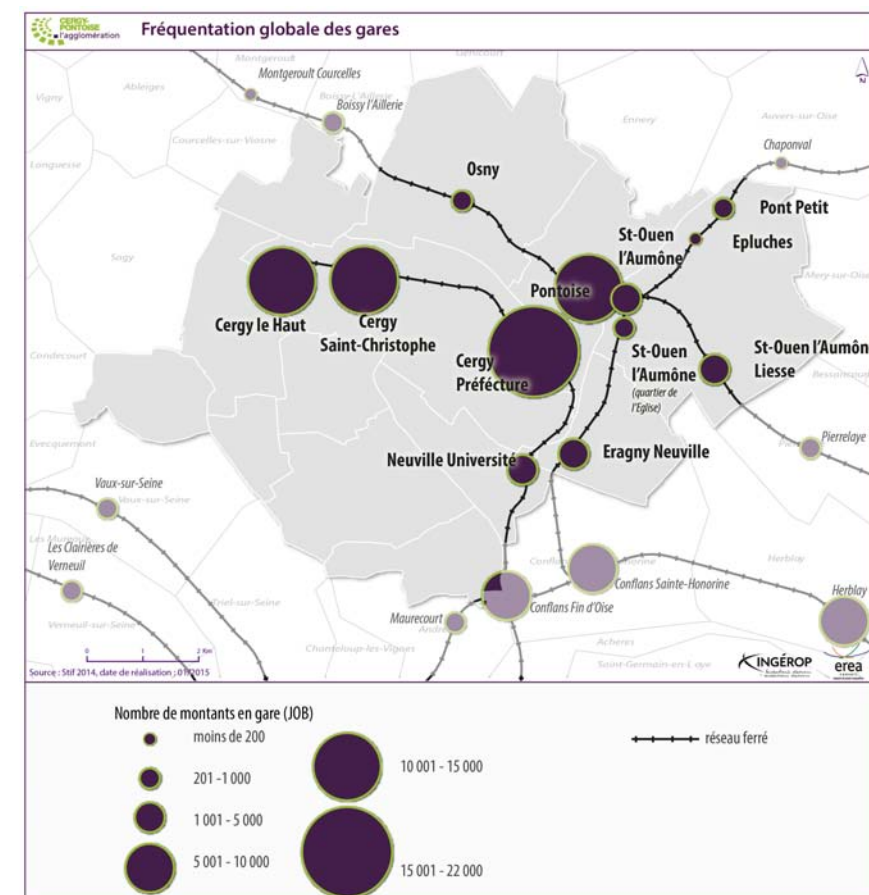
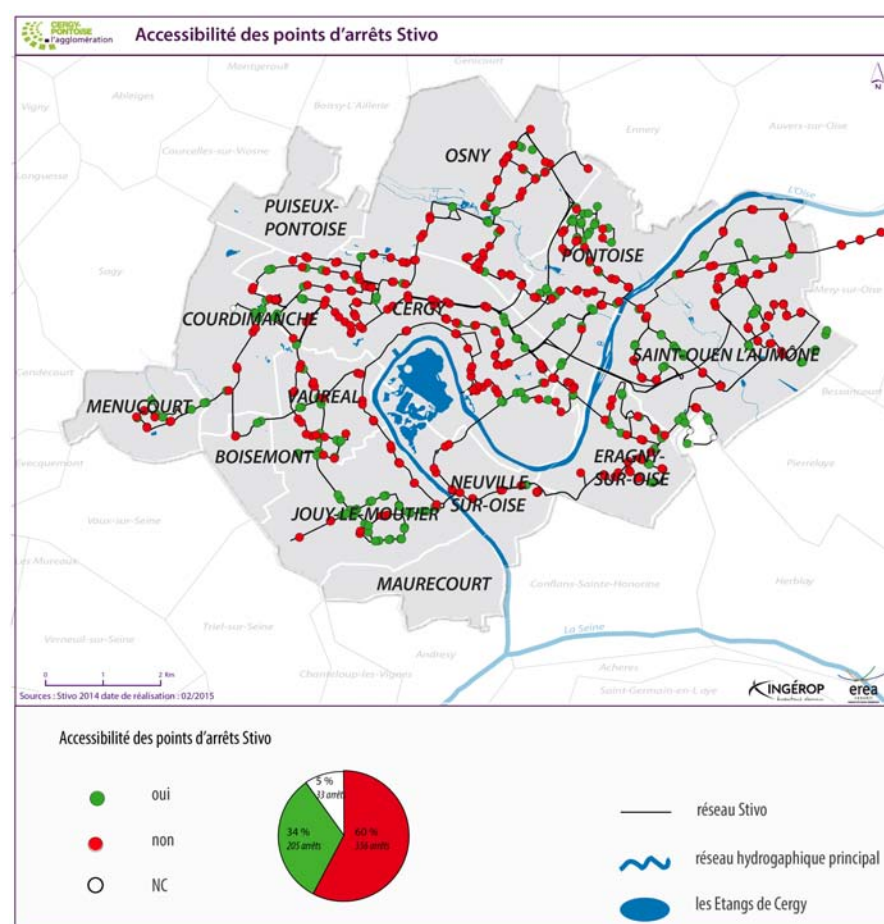
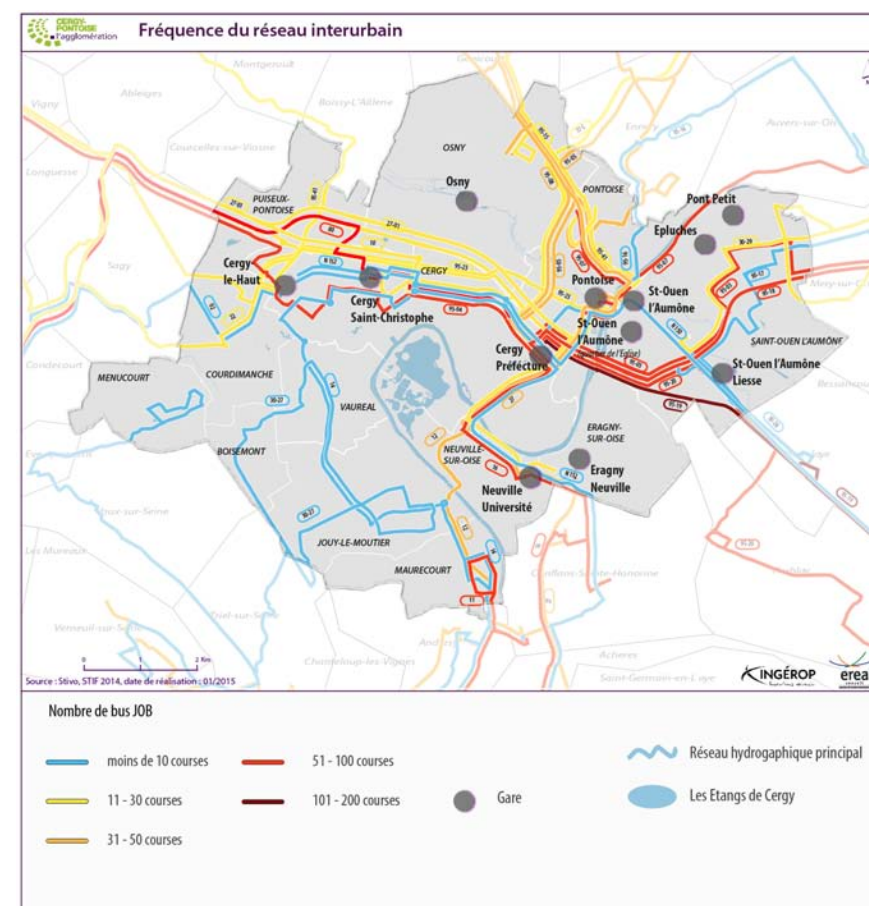
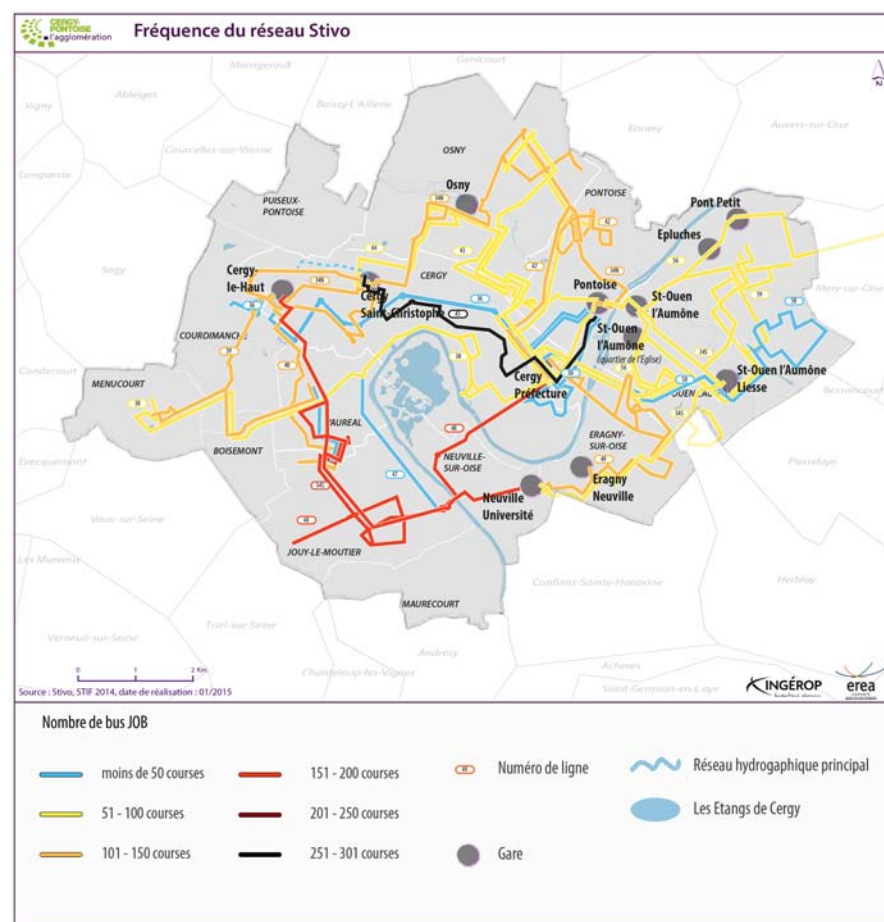
La mise aux normes des PEM : un enjeu fort pour l'attractivité des transports collectifs

A Cergy-Pontoise, les gares sont des équipements majeurs à l'articulation de tous les déplacements (internes à l'agglomération ou avec l'extérieur). Les 12 gares de l'agglomération offrent des niveaux de service variés, correspondant à la hiérarchisation du PDUIF et à leur fonction dans la chaîne de déplacement. La gare de Cergy-Préfecture en est le maillon principal. D'ailleurs, ce pôle d'échanges a atteint - ou est en passe d'atteindre - toutes les conditions requises par le Stif pour les grands pôles de correspondance.

En ce qui concerne les pôles de desserte des secteurs denses, l'accessibilité et les aménagements piétons à leurs abords sont en projet ou finalisés. L'effort doit être poursuivi pour mettre en place des écrans d'information en temps réel, aux arrêts de bus et sur les quais.

Par contre, la gare de Saint-Ouen l'Aumône ressort comme particulièrement en retard par rapport aux normes Stif.

Enfin, les pôles d'accès au réseau ferré sont les plus particulièrement concernés par le retard de la mise aux normes du Stif. En effet, les gares périphériques telles que Pont-Petit et Epluches, sont loin de répondre aux exigences du PDUIF. De façon générale, la mise en oeuvre des aménagements cibles pour l'ensemble de ces pôles d'échanges reste un enjeu fort pour améliorer l'attractivité de ces équipements structurants pour les territoires moins denses.



ATOUTS		FAIBLESSES	
<ul style="list-style-type: none"> Une desserte ferrée importante, Un maillage fin du réseau Stivo, Des lignes interurbaines et interdépartementales qui structurent les échanges avec les territoires limitrophes, Une densité d'emplois qui permet à la CACP de ne pas être une banlieue dortoir aux flux uniquement orientés vers l'agglomération centrale, Une concentration d'équipements structurants sur le territoire de la CACP. 		<ul style="list-style-type: none"> Des lignes avec des différences de niveaux d'attractivité importantes, Une certaine dépendance au RER A, Certaines lignes de bus sont saturées en HP, Une desserte TC insuffisante des zones d'activités et de certains espaces densément dotés en emplois, Des secteurs en expansion dotés d'une faible desserte TC, Un niveau de service moins satisfaisant en-dehors des heures de pointe, Un centre de gravité positionné à l'est de la CACP qui oriente l'essentiel des flux, Les contraintes topographiques pénalisent l'usage des modes actifs. 	
OPPORTUNITÉS		MENACES	
<ul style="list-style-type: none"> La possibilité de lever, au cas par cas, l'interdiction de desserte locale, Le déploiement d'un nouveau SAEIV sur le réseau Stivo, Le succès de l'opération « l'Agglo sans mon auto » et la sensibilisation qui en a découlé, La baisse tarifaire du pass Navigo. Le plan pluriannuel de développement de l'offre bus en Ile-de-France, Le projet de pôle Cergy-Préfecture en lien avec la liaison Pontoise Gare – Préfecture en site propre. 		<ul style="list-style-type: none"> L'impact des contraintes budgétaires sur le projet de TCSP, La difficile mise en accessibilité du réseau interurbain, La compétitivité de la voiture par rapport au bus demeure, sans politique de stationnement renforcée. 	

ENJEUX	AXES D'AMÉLIORATION		
Améliorer l'articulation entre les réseaux TC (fer, urbain, interurbain)	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer les correspondances fer / bus en articulant les horaires, notamment au départ du 1^{er} train et à l'arrivée du dernier, Optimiser la liaison entre les gares de Pontoise et de Cergy-Préfecture pour connecter les réseaux ferrés, Affirmer la vocation des lignes urbaines et assurer la cohérence avec les densités d'emplois, de population, Etudier au cas par cas l'opportunité de lever l'interdiction de desserte locale pour les lignes interurbaines afin de compléter le réseau urbain, Favoriser les échanges en transports en commun entre la CACP et les territoires limitrophes (gare de Conflans notamment), Rénovation du pôle-gare de Cergy- Préfecture. 		
Améliorer l'offre le soir et le week-end	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer l'évolution des pratiques et des modes de vie comme les déplacements liés aux loisirs le soir et le week-end mais aussi liés aux horaires de travail décalés. 	Améliorer la desserte des secteurs en projet	<ul style="list-style-type: none"> Accompagner les secteurs en développement urbain : logements, activités, équipements, Préfigurer la mise en place du TCSP en mobilisant le réseau existant pour desservir les secteurs en projet.
Améliorer la desserte des équipements	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la desserte des équipements qui sont particulièrement attractifs lorsque l'offre régulière bus décroît : les théâtres le soir, la base de loisirs l'été etc, Créer la desserte d'équipements aujourd'hui à l'écart du réseau de transports en commun : cimetière intercommunal de Puiseux-Pontoise notamment. 	Intégrer la CACP dans les échanges métropolitains	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en œuvre le Schéma Directeur du RER A, Assurer les interconnexions avec le Grand Paris Express, Assurer la mise en œuvre des projets de rocade (TGO et TGN notamment), Réduire les temps de parcours vers Paris, Améliorer les fréquences.
Améliorer la desserte des parcs d'activités	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la desserte des parcs d'activités depuis les gares, Encourager les initiatives de mobilité alternative comme le covoiturage, Promouvoir l'élaboration de PDE / PDIE. 	Fiabiliser la régularité et la qualité de l'offre TC	<ul style="list-style-type: none"> Résorber les points durs routiers pour assurer la vitesse commerciale du réseau de bus, Fiabiliser l'offre pour assurer l'intermodalité, Proposer un réseau accessible et confortable.
Proposer une information voyageurs de qualité	<ul style="list-style-type: none"> Poursuivre les opérations engagées sur le réseau Stivo, Proposer un plan de l'offre bus complète et lisible, Appliquer le SDIV. 		

2.1.5 Modes actifs (axe 2)

Les modes actifs présentent des marges de progression, en particulier le vélo, dont la part modale reste faible malgré un usage en progression.

Le réseau piétonnier bénéficie d'une bonne qualité et continuité d'itinéraires, mais des améliorations sont possibles et attendues concernant la traversée des axes routiers. Par ailleurs, des itinéraires aménagés sont encore méconnus.

Le territoire présente un relief contrasté mais dont les dénivelés relèvent du domaine de pertinence du vélo à assistance électrique.

L'organisation urbaine multipolaire rend indispensable une armature cyclable d'agglomération, déjà en cours de réalisation. A ce jour, le maillage est discontinu et limite la portée kilométrique des déplacements.

De nombreuses démarches ont été initiées pour lever les autres freins à l'usage du vélo : stationnement sécurisé en gare, points de stationnement sur voirie, location de vélos, jalonnement cyclable, vélos en libre service, etc.

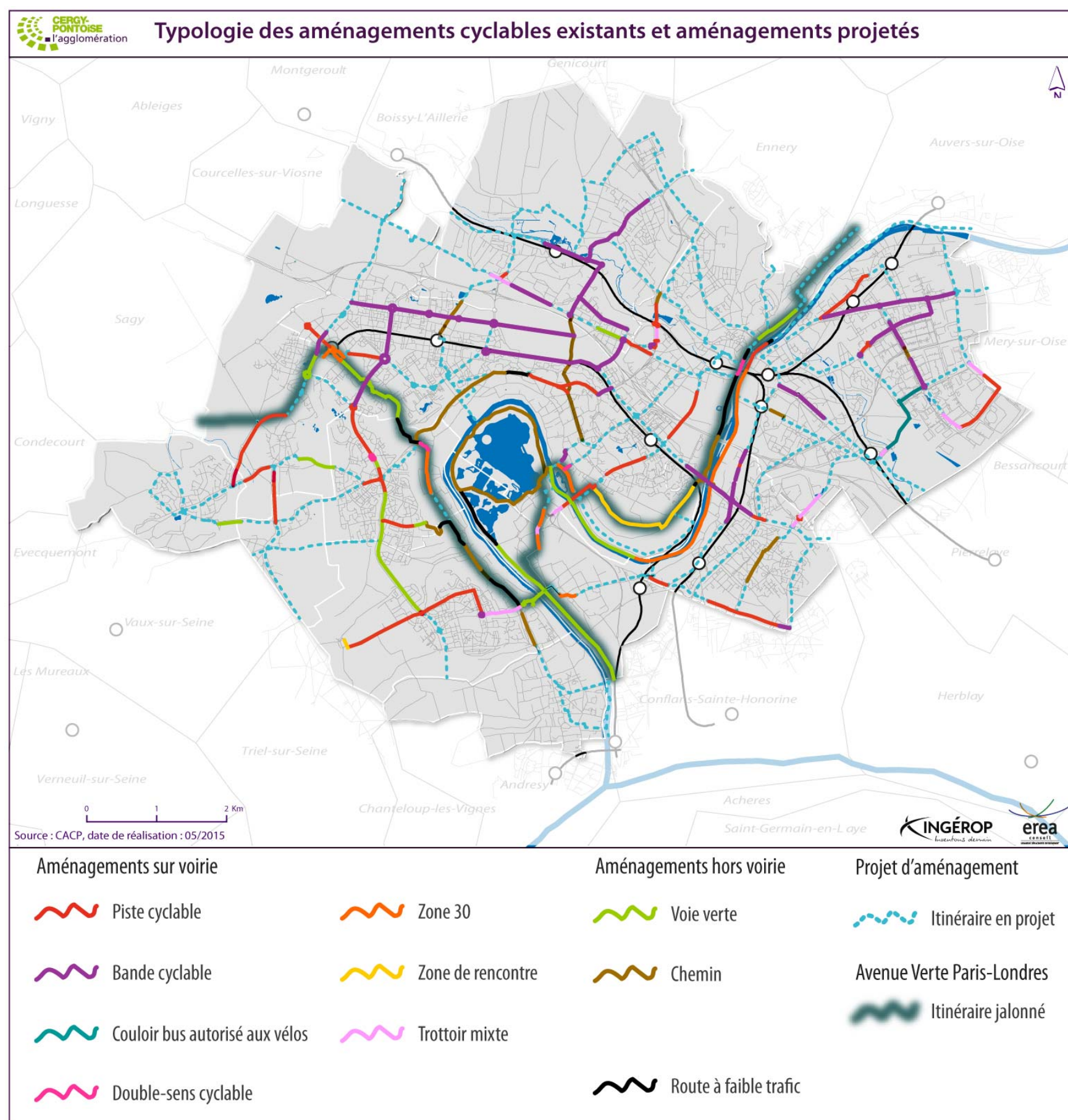
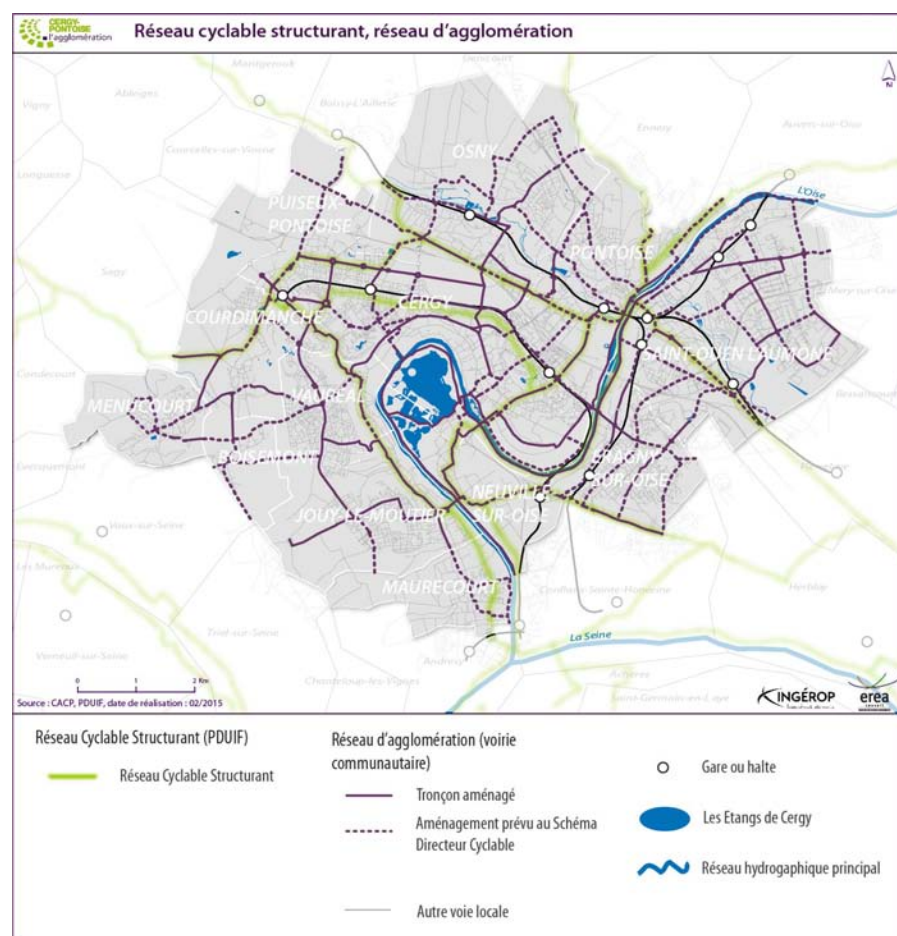
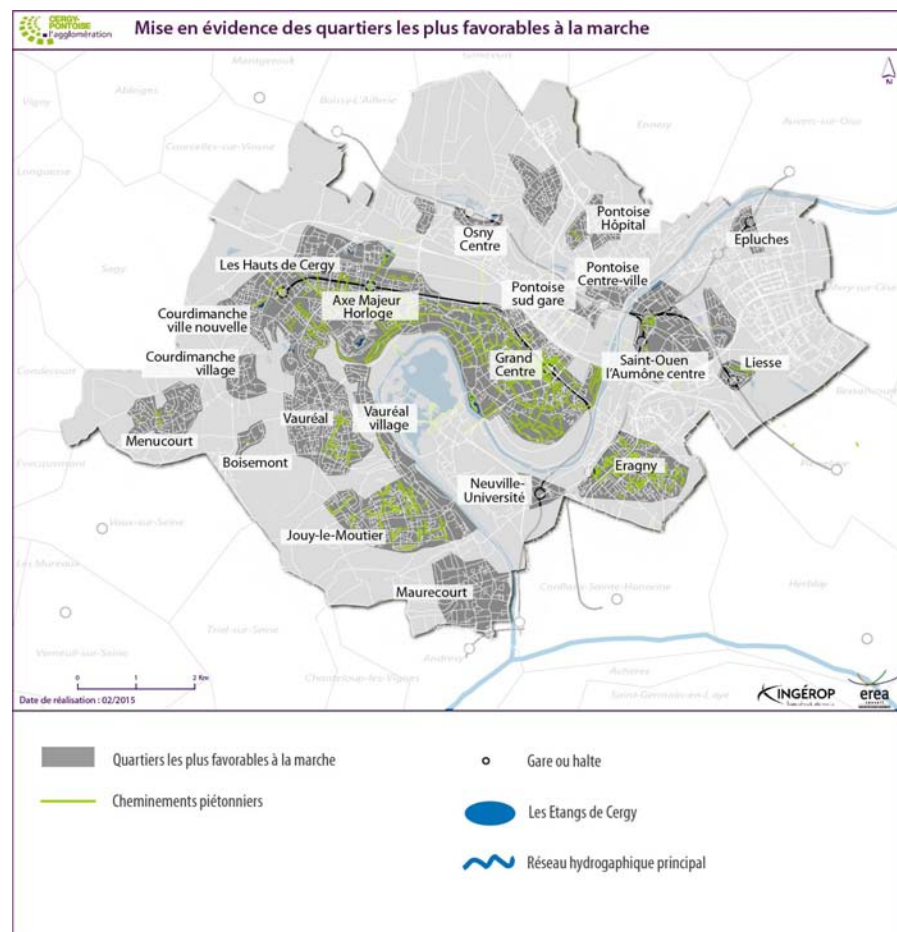
De fortes actions de promotion des modes actifs ont été engagées et seraient à poursuivre.



Un velO2

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">Des aménagements piétonniers et cyclables existants de qualité,Une trame piétonne souvent fine (cœurs urbains et zones résidentielles) ; un réseau cyclable en construction (mise en œuvre du Schéma Directeur cyclable),De part et d'autre des vallées, plusieurs plateaux propices aux mobilités actives et permettant de relier aisément d'importants pôles générateurs du point de vue du relief,Des politiques volontaristes initiées depuis longtemps en faveur des modes actifs : stationnement et location de vélo, jalonnement cyclable et piétonnier, promotion...	<ul style="list-style-type: none">Des déplacements à vélo, ni faciles ni agréables,Un réseau cyclable d'agglomération discontinu, identifié comme le principal frein à la pratique du vélo (tronçons manquants, intersections non traitées, coupures urbaines),Jalonnement / information / signalétique peu déployés (marche et vélo),Traitement des traversées piétonnes sur grands axes.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">Des réalités méconnues : Vélo Services, Véligo, passage de la véloroute Paris Londres...,Un schéma directeur et un schéma de jalonnement cyclables en cours de mise en œuvre,Des plans de mobilité en cours d'élaboration,Le vélo à assistance électrique (VAE) : une réponse pertinente au relief local,Des voies urbaines larges offrant plusieurs alternatives pour le partage multimodal,D'importants secteurs de projets urbains,Une richesse paysagère,Des acteurs locaux intéressés ou impliqués : communes, associations...	<ul style="list-style-type: none">Réticence au changement : une forte culture du déplacement en voiture, aisé et rapide,Un partage de la voirie perpétuant la séparation des circulations actives et motorisées, et contraignant peu la circulation automobile : risque de faible report modal et facteur d'insécurité lors de la réinsertion des vélos dans le trafic automobile.

AXES D'AMÉLIORATION
<ul style="list-style-type: none">Poursuivre la pacification et le partage de la voirie dans les centres-villes, en veillant à ce que les aménagements réalisés incitent effectivement à une circulation apaisée,Vélo :<ul style="list-style-type: none">Poursuivre la mise en œuvre du schéma directeur cyclable :<ul style="list-style-type: none">Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération, afin de permettre des déplacements à vélo de plus longue distance,Poursuivre des actions initiées concernant le stationnement et le jalonnement cyclables, la promotion des services existants (Vélostation, Véligo, Vélo2...),Développer l'usage des vélos à assistance électrique,Adapter le maillage du service Vélo2, en progression régulière sur les stations situées en centralité,Rendre plus simple l'usage du vélo en ville par le développement du « cédez-le passage cycliste au feu rouge » tel que permis par le code de la route et des doubles-sens cyclables,Marche :<ul style="list-style-type: none">Poursuivre la communication visant à inciter à l'usage de la marche et valoriser les itinéraires aménagés,Améliorer les liaisons entre les différents quartiers et communes,Améliorer la perméabilité piétonne en facilitant la traversée des grands axes et en favorisant une trame urbaine fine.Résorber les coupures urbaines peu propices au développement de la marche et du vélo (certains franchissements de l'Oise, de l'A15, de la RN184...)Communiquer sur les bienfaits de la marche et du vélo sur la santéInformier/jalonner les itinéraires piétons en donnant les temps de parcours pour inciter à la marche.



2.1.6 Personnes à besoins spécifiques

Les populations les plus fragiles et les plus isolées se situent majoritairement dans les communes de Cergy et Pontoise. Elles bénéficient donc d'un bon niveau de desserte en transports collectifs.

Toutefois, les communes de l'Ouest de l'agglomération bénéficient d'une moins bonne desserte en transports collectifs (absence de réseau ferré et desserte bus à améliorer).

Les générateurs spécifiques sont globalement bien desservis, à l'exception de quelques établissements situés à l'Ouest.

Les quartiers classés prioritaires par la politique de la Ville sont également bien desservis par les transports collectifs.

Des services de transport dédiés aux publics les plus fragiles ont été mis en place. Néanmoins, ils ne répondent pas à l'ensemble de la demande.

Enfin, de nombreuses actions ont été engagées par la CACP en faveur de l'accessibilité, notamment en matière de :

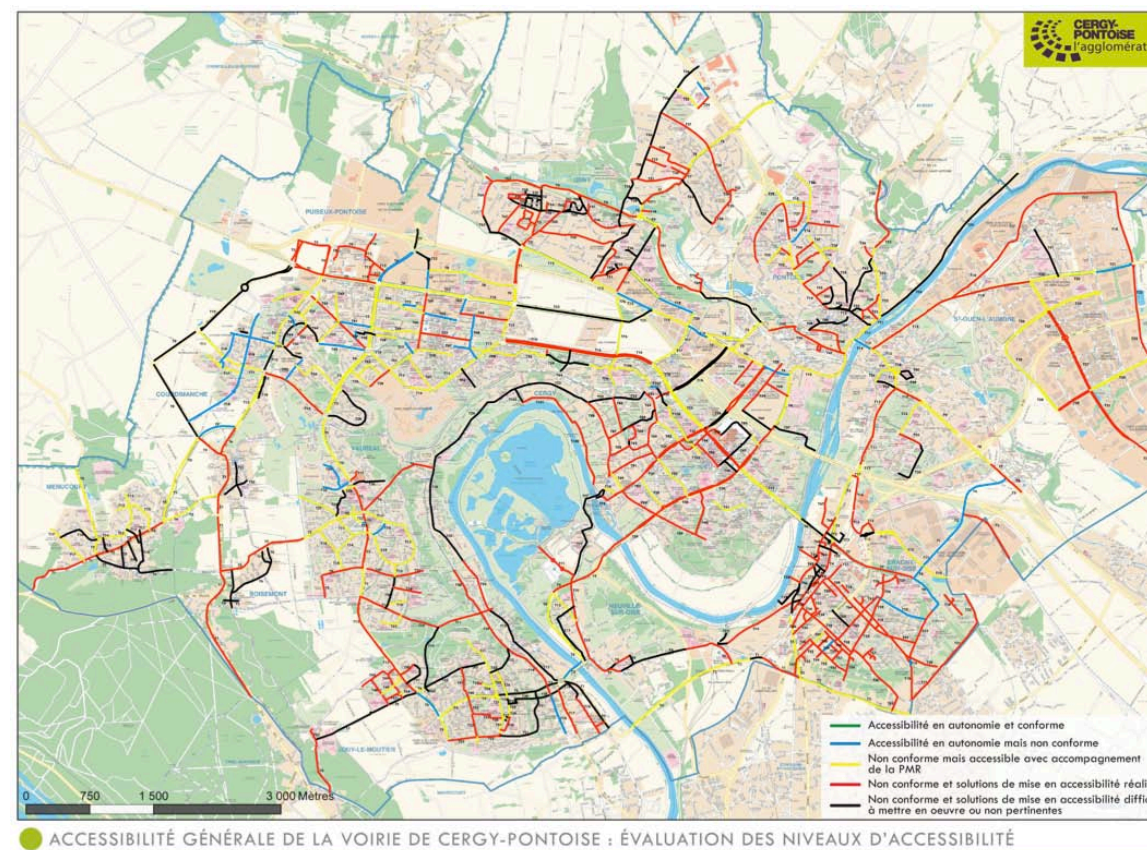
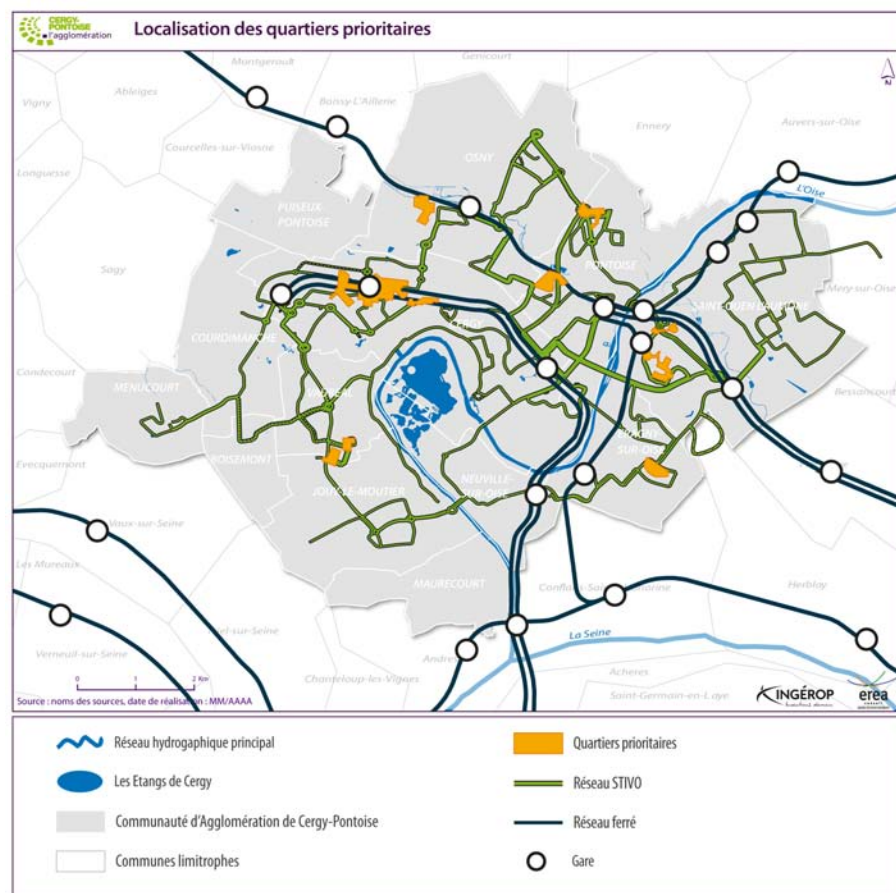
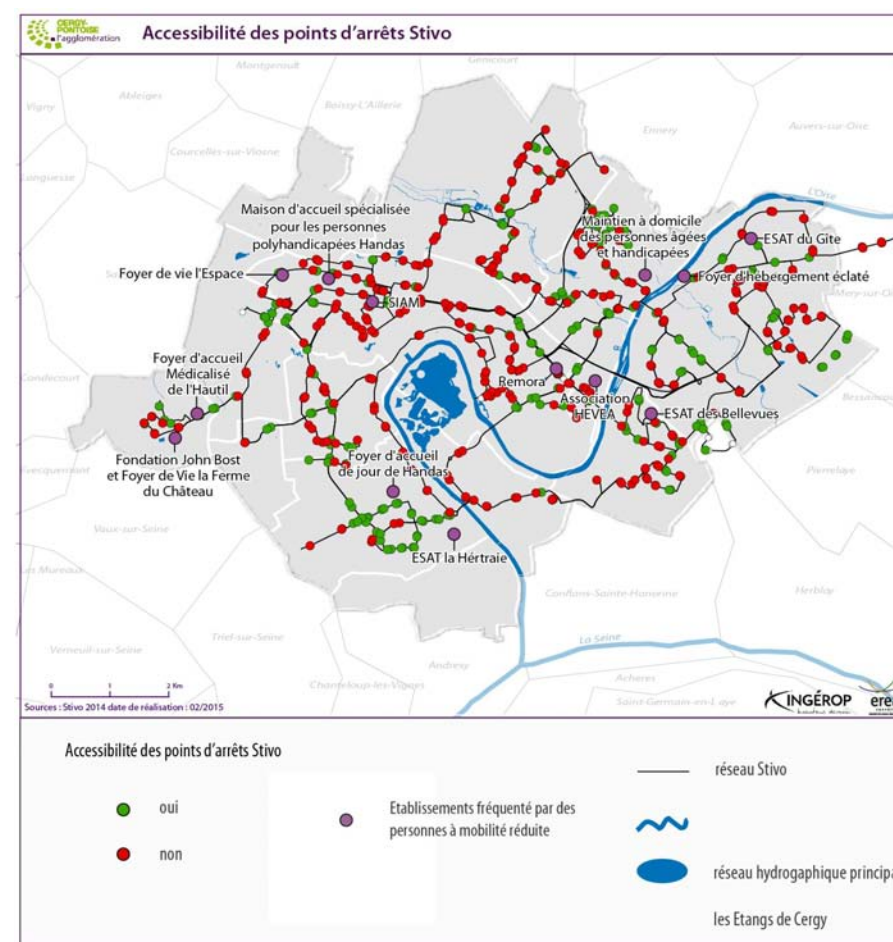
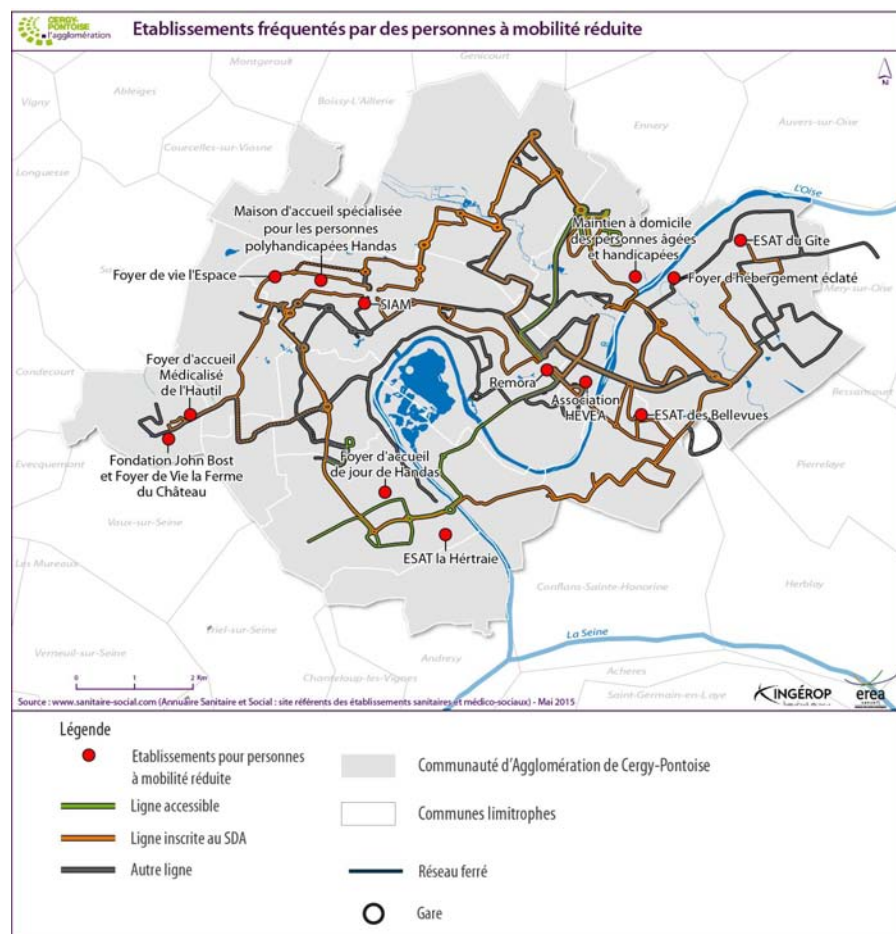
- Voirie (12 PAVE et 1 en cours),
- Transports collectifs (128 arrêts accessibles et 9 lignes identifiées prioritaires),
- Concertation avec les associations (CIAPH)



Extrait du site internet du service (source : <http://www.pam95.info>)

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">■ Une concentration des publics les plus fragiles au centre de l'agglomération, leur assurant une bonne desserte en transports publics,■ Des quartiers prioritaires et des générateurs spécifiques bénéficiant globalement d'une bonne desserte en transports collectifs,■ Des actions engagées pour la mise en accessibilité des transports et de la voirie,■ De nombreuses initiatives locales (navettes communales...).	<ul style="list-style-type: none">■ Un manque d'offre pour certains publics cibles, en particulier les personnes âgées,■ Sur le réseau de bus, des amplitudes horaires insuffisantes pour favoriser l'accès à l'emploi,■ Une desserte en bus des communes situées à l'ouest à améliorer,■ Un manque de lisibilité des dispositifs d'aide,■ Un manque d'aide à la préparation au voyage pour les personnes les plus en difficulté (illettrées, avec des handicaps cognitifs...).
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">■ Un tissu associatif local porteur de projets (Esperer 95, Roul'vers...),■ Un assouplissement réglementaire dans le cadre de la mise en place des Ad'AP, offrant des délais de mise en accessibilité supplémentaires,■ Des besoins clairement identifiés (personnes âgées, aide à l'accès aux zones d'emplois...).	<ul style="list-style-type: none">■ Difficulté à proposer une offre adaptée aux personnes âgées,■ Mobilisation des acteurs,■ Superposition des initiatives locales.

AXES D'AMÉLIORATION
<ul style="list-style-type: none">■ Pour les personnes en difficultés d'insertion sociale :<ul style="list-style-type: none">* Des difficultés pour l'accès à l'information (illettrisme, difficulté à planifier...),* Des difficultés de lisibilité des dispositifs d'aide,* Des problèmes d'accès aux zones d'emplois éloignées,* Un accès difficile au permis de conduire qui présente un coût élevé,■ Pour les personnes handicapées :<ul style="list-style-type: none">* Des difficultés d'accès à l'information, notamment pour la préparation et la planification du trajet,* Des difficultés liées à des dysfonctionnements sur le réseau (palettes en panne, bus surchargés...),* Des attentes concernant l'amélioration de l'accès à l'information pour les personnes handicapées sensorielles (ndlr guides audio, traduction en langue des signes...),■ Pour les personnes âgées :<ul style="list-style-type: none">* Des réelles attentes sur le territoire pour ce public,* Un public qui a peu de moyens, et pour lequel le service PAM est trop onéreux (absence de droit à la compensation sociale),* Des difficultés liées au fait que les aides domicile ne peuvent plus les accompagner pour leurs achats (réduction budgétaire),* Plusieurs navettes communales existantes pour répondre à la demande, mais insuffisantes à l'échelle de l'agglomération.■ Sur le réseau de bus :<ul style="list-style-type: none">* Une plus grande amplitude horaire pour l'accès à l'emploi (horaires décalés),* Une desserte plus fine des quartiers à l'Ouest de l'agglomération, et une meilleure desserte de l'hôpital,* Davantage d'information sur les réseaux de transports hors agglomération.



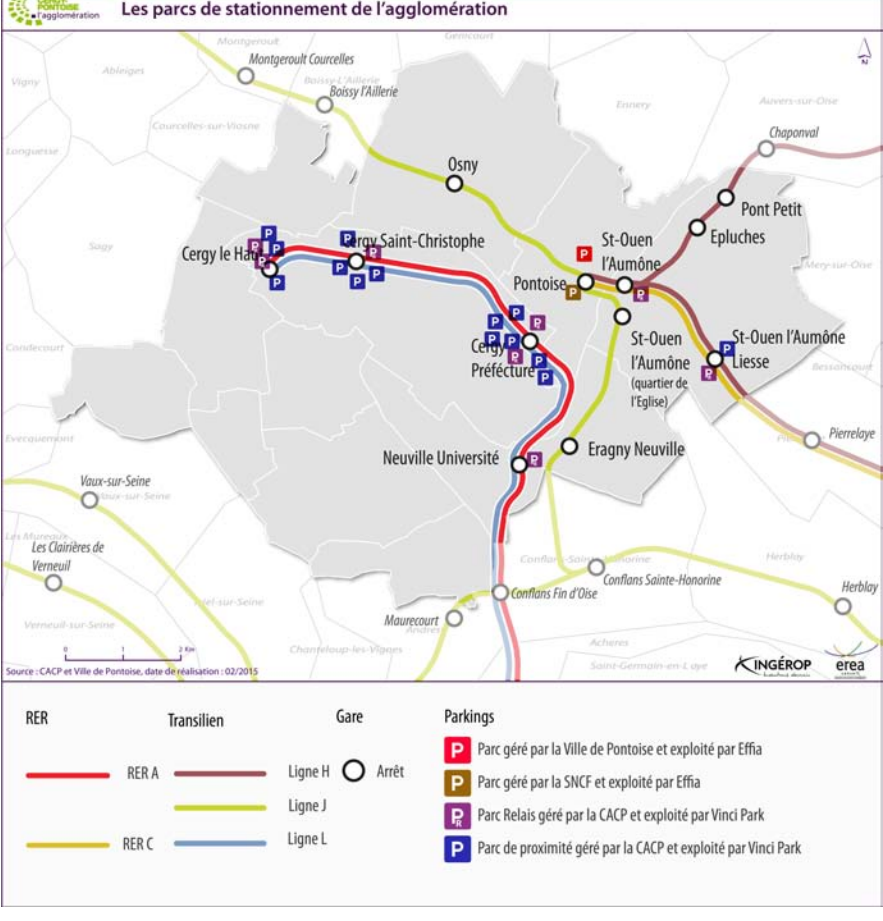
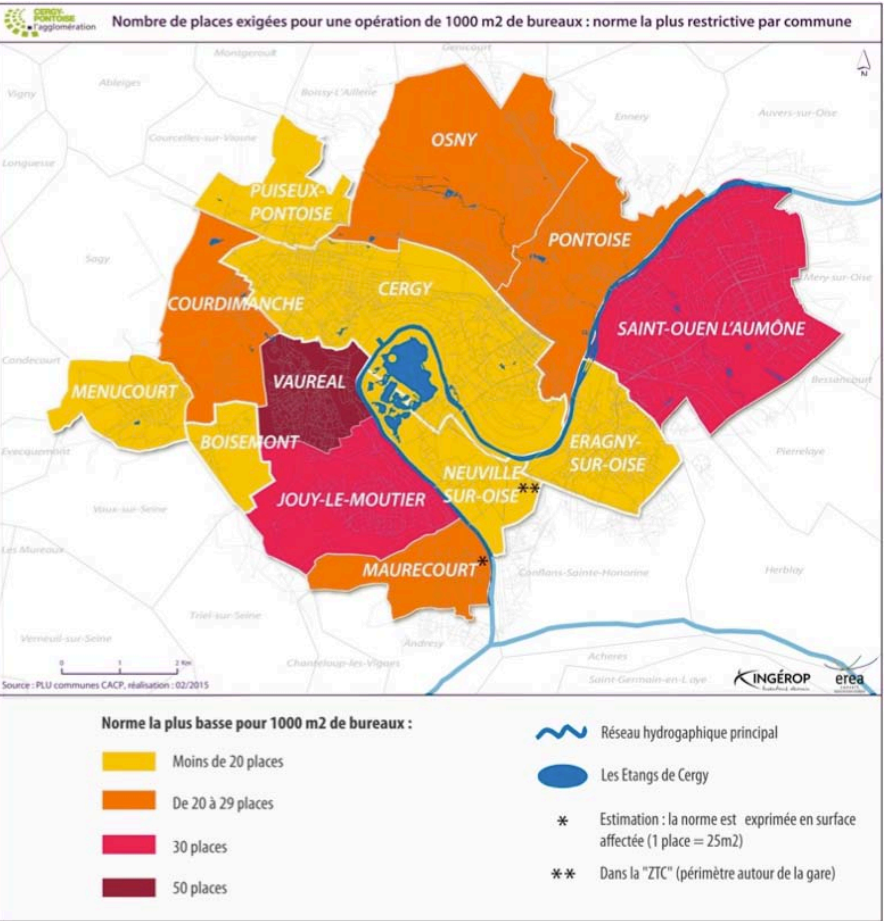
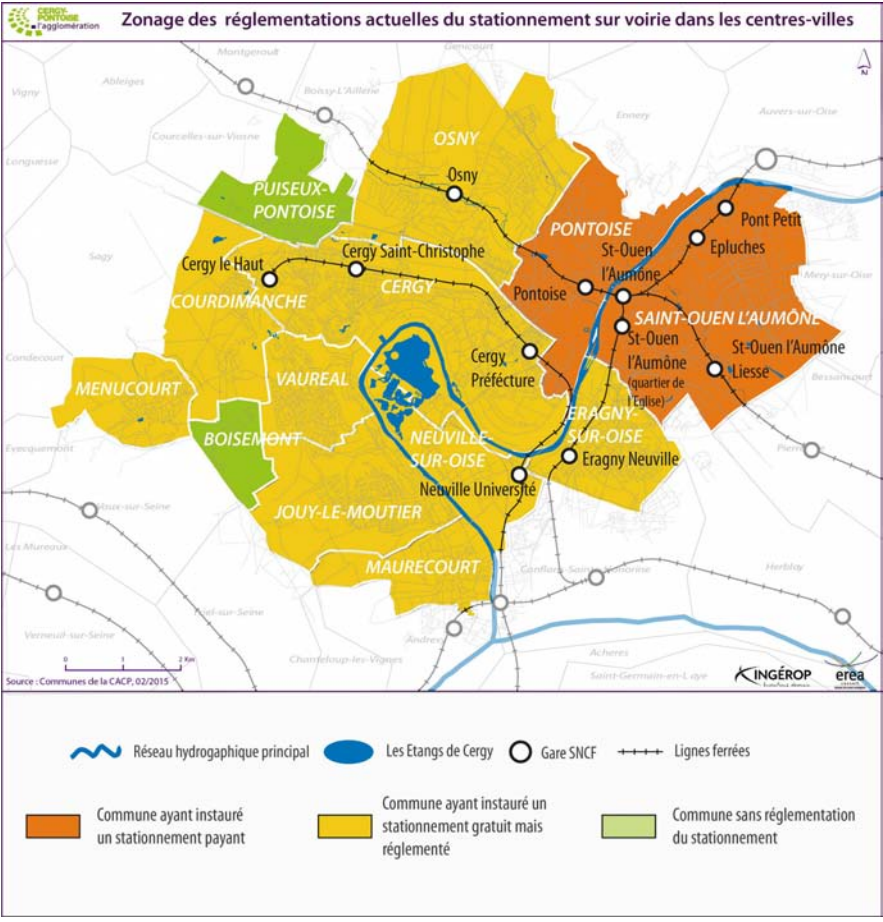
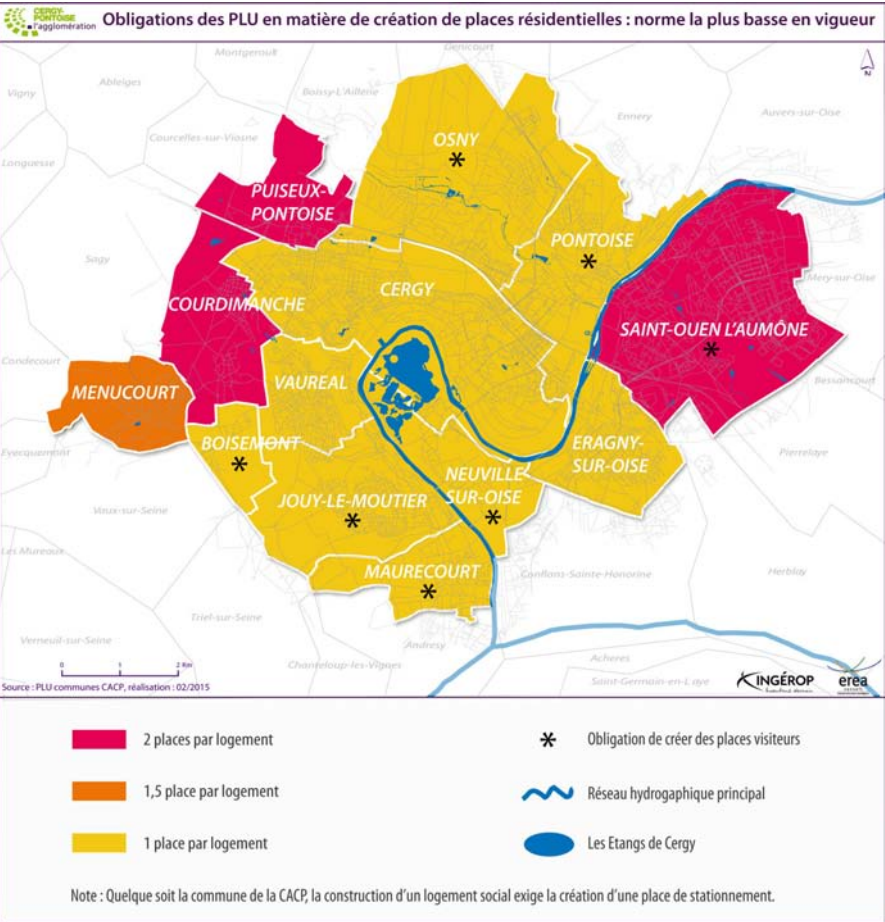
2.1.7 Stationnement (axe 4)

- Une **diversité des situations** qui peut conduire à des **difficultés** dans la définition d'une politique, qui soit à la fois cohérente à l'échelle du territoire et adaptée aux différentes situations et aux priorités exprimées par les différentes communes,
- Une pression sur la voirie aux abords de l'ensemble des gares,
- Une rotation insuffisante du stationnement de courte durée sur voirie dans les centralités,
- Des conflits d'usage entre résidents, pendulaires (stationnement à la journée) et chaland (stationnement courte durée) liés à :
 - Un faible respect de la réglementation (environ 30 % en moyenne),
 - Une réglementation parfois mal adaptée (étendue du périmètre réglementé, cohérence entre les tarifications...),
 - Mais un stationnement interdit (stationnement sauvage hors emplacements matérialisés) plutôt maîtrisé (environ 5 %),
- Pourtant, une offre en ouvrage importante, dimensionnée selon les besoins, mais sous-utilisée (5 parcs sur 9), du fait notamment d'une réglementation du stationnement sur voirie trop peu étendue et contrôlée aux abords de ces parcs,
- Des parkings privés sous utilisés,
- Une hétérogénéité importante des normes concernant la production de stationnement privé (articles 12 des Plans Locaux d'Urbanisme).



Parc Esplanade de la Gare (source : Vinci Park)

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">Une offre importante en ouvrage, notamment en parcs-relais,Un parc immobilier récent, donc prenant en principe en charge les besoins de stationnement privé,Malgré la diversité des situations locales, un stationnement interdit qui reste globalement contenu grâce à une réglementation lisible sur le terrain et des aménagements de voirie appropriés.	<ul style="list-style-type: none">Une occupation très faible dans de nombreux parcs en ouvrage,Des situations de congestion de la voirie peu nombreuses mais sérieuses, notamment dans certains secteurs d'habitat social,Des tarifs non hiérarchisés entre la voirie et les ouvrages et entre les différents ouvrages,Des parkings résidentiels sous-utilisés, notamment dans l'habitat social,Des normes de stationnement des PLU globalement très permissives.,Une rotation insuffisante du stationnement courte durée sur voirie dans les centralités du fait d'un contrôle insuffisant.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">Des réserves de places importantes dans la plupart des ouvrages existants,De nombreux leviers d'action encore inutilisés,De nombreux PLU prochainement en révision,Les préconisations et prescriptions du PDUIF comme effet de levier.	<ul style="list-style-type: none">Des difficultés récurrentes pour faire appliquer la réglementation dans les zones à disque européen,Des comportements qui restent difficiles à faire évoluer,En cas de mise en place du stationnement payant, le risque de report sur les zones gratuites.
AXES D'AMÉLIORATION	
<ul style="list-style-type: none">Définir une politique de stationnement lisible à l'échelle communautaire :<ul style="list-style-type: none">Le stationnement sur voirie et l'élaboration des PLU restent globalement une compétence communale. De ce fait, on rencontre une très grande diversité de façons d'appréhender la question du stationnement, tant privé que public,S'il n'est pas question à court terme de revenir sur ce schéma de maîtrise d'ouvrage, cela ne doit pas empêcher les communes de tenter de mettre en place une harmonisation de leurs politiques, tout en respectant leur liberté de décision,Evaluer la pertinence de la mise en place / le développement du stationnement payant, plus efficace que le disque, sur les quartiers de gare et les centres villes,Veiller à la cohérence de la réglementation entre les parcs en ouvrage et la voirie alentour : tarifs, périmètre concerné par la réglementation, nature de la réglementation (stationnement payant / gratuit limité dans le temps),Développer la performance de la surveillance,Mettre en cohérence les normes de création de places dans les PLU,Amorcer les réflexions concernant la mutualisation des parcs de stationnement.	



2.1.8 Ecomobilité (axe 5)

Malgré une offre de mobilité alternative importante, l'usage de la voiture particulière n'est que peu contraint ; les freins au changement des habitudes de mobilités restent donc très présents.

Toutefois, les pratiques émergentes (autopartage, plans de mobilité...), les nombreuses réflexions engagées et attentes traduisent un potentiel de développement de ces pratiques.

La lisibilité des offres alternatives à la voiture particulière fait aujourd'hui défaut, notamment vis-à-vis des automobilistes : covoiturage, autopartage, localisation des bornes de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides...

Le conseil en mobilité apparaît assez limité, avec toutefois un renforcement prochain grâce à la création d'un poste dédié à la CACP.

Des opérations comme « l'agglomération sans mon auto » le montrent : en cas d'accompagnement au changement modal, 63 % des personnes suivies décident de poursuivre l'usage d'un mode alternatif dans leurs déplacements quotidiens.

Les nombreuses réflexions constituent autant d'opportunités pour le développement de l'ecomobilité :

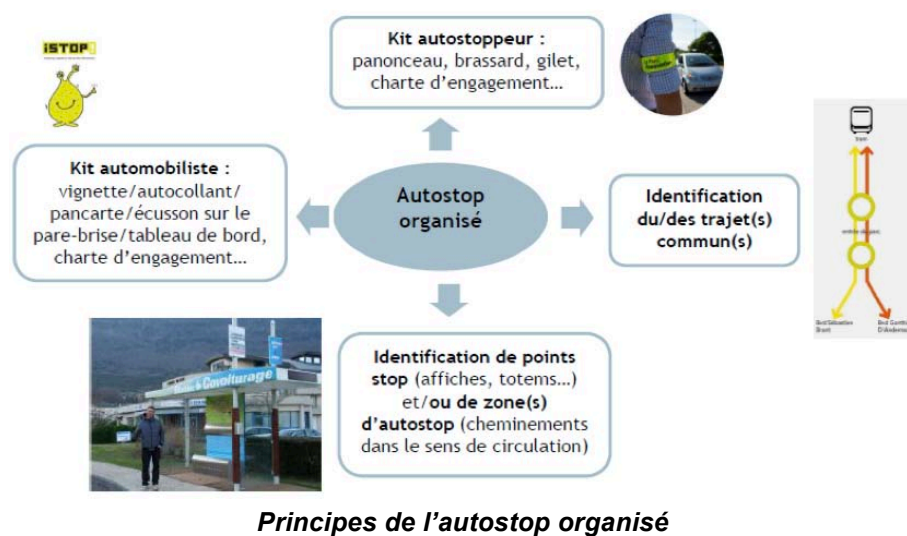
- Démarche récente de la SNCF,
- Démarches de PDE/PDA à poursuivre et accompagner notamment dans la mise en œuvre ; 8 employeurs ont l'obligation de réaliser leur PDE,
- Démarches pédibus à relancer...

Enfin, les attentes des acteurs locaux portent principalement sur la communication proactive et la réalisation d'aires de covoiturage.



Flotte de 4 VAE mise à disposition des agents de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

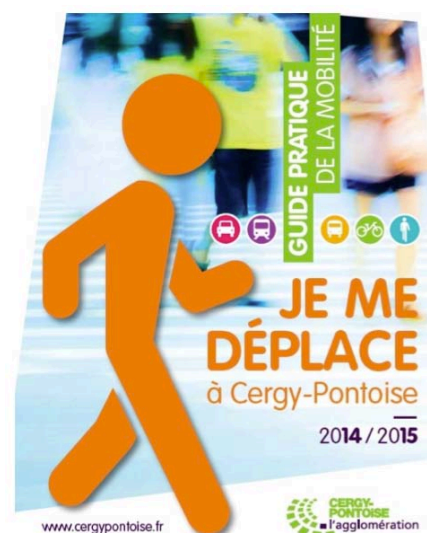
ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">■ De nombreuses attentes concernant le covoiturage et l'amélioration de la communication,■ Des projets, réflexions et expérimentations initiées : espaces de coworking, autopartage organisé...,■ Une émergence des plans de mobilité (PDE / PDA),■ Une démarche de communication et de sensibilisation globalement classique, avec un franc succès de « L'Agglo sans mon auto »,■ Un début d'incitation au covoiturage dans les parcs (tarifs, création de places dédiées...),■ Des acteurs impliqués : CACP, Conseil Régional, Conseil Général, CCI, SNCF, Citiz...	<ul style="list-style-type: none">■ Des pratiques embryonnaires et isolées,■ Un manque de lisibilité des offres alternatives à la voiture « autosoliste » proposées,■ Des communes faiblement impliquées, à l'exception de démarches pédibus arrêtées,■ Une absence de PDES.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">■ Un fort potentiel de développement, en regard des tendances au niveau national et des offres existantes,■ Un dispositif d'aide financière par la Région,■ Des zones d'activités et structures d'entreprises de grande taille, favorable au déploiement de PDIE,■ Plusieurs entreprises de grande taille dans l'obligation de réaliser leur PDE,■ Une forte mobilisation de la SNCF,■ Une coopérative d'autopartage (Citiz) présente sur la CACP,■ Un équipement progressif en bornes de recharge pour les véhicules électriques.	<ul style="list-style-type: none">■ Une réticence au changement : forte culture du déplacement en voiture,■ La mobilisation des acteurs,■ La cohérence des actions menées à l'échelle communautaire, en raison de la multiplicité des acteurs concernés.
AXES D'AMÉLIORATION	
<ul style="list-style-type: none">■ L'affirmation d'une politique d'ecomobilité pilotée à l'échelle communautaire se pose, avec :<ul style="list-style-type: none">* Une mobilisation des acteurs publics, privés, associatifs... concernés,* Le développement du conseil en mobilité,* La définition d'un plan de communication adapté, davantage proactif,■ La définition et la mise en œuvre d'un plan d'actions concret :<ul style="list-style-type: none">* Développer les infrastructures favorables à la lisibilité de l'offre de covoiturage :<ul style="list-style-type: none">* Créer des aires de covoiturage,* Développer le covoiturage en lien avec les bassins versants (PNR notamment)* Poursuivre le développement de l'autopartage,* Aider à la réalisation et mise en œuvre de PDE/PDA, avec une mise en œuvre de Plans de Déplacements InterEntreprises dans tous les parcs d'activités,* Inciter à la réalisation de PDES,* Poursuivre l'équipement des parkings publics en bornes de recharge pour les véhicules électriques...* Avoir une meilleure prise en compte des taxis à l'échelle communautaire■ La mise en place d'outils de suivi et de diffusion de l'information :<ul style="list-style-type: none">* Plateforme multimodale d'informations (navigo.fr),* Veille sur les innovations technologiques favorables à une mobilité durable et adaptées à une mise en œuvre sur la CACP (smartphone, matériel roulant, ...)* Kits mobilité...	



L'AGGL SANS MON AUTO

Ils ont déjà tenté l'expérience... Pourquoi pas vous ?

Du 1er au 31 octobre 2014

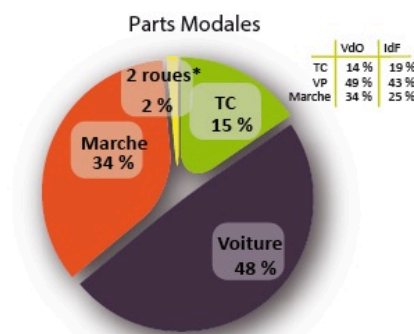


Guide mobilité CACP

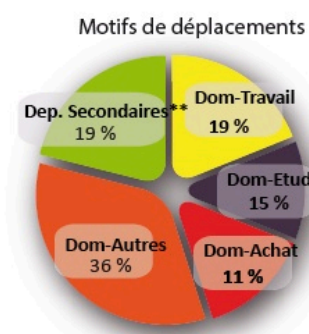
LES DÉPLACEMENTS TOUT MOTIF

➔ 3,9 déplacements par jour et par personne

➔ 73 % des déplacements en interne de l'agglomération



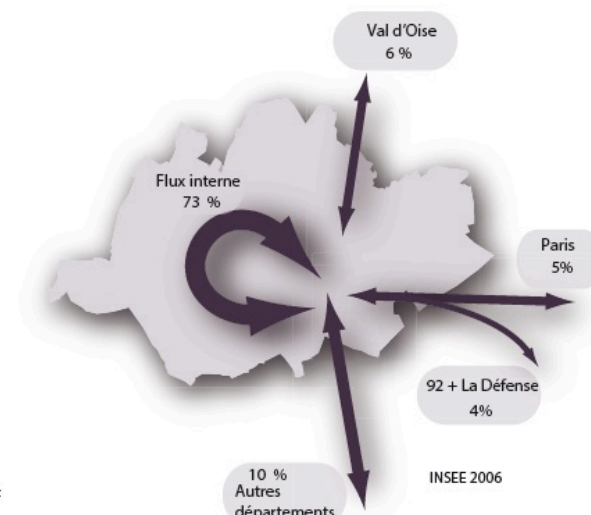
* Le mode 2 roues inclue le vélo et le 2 roues motorisé



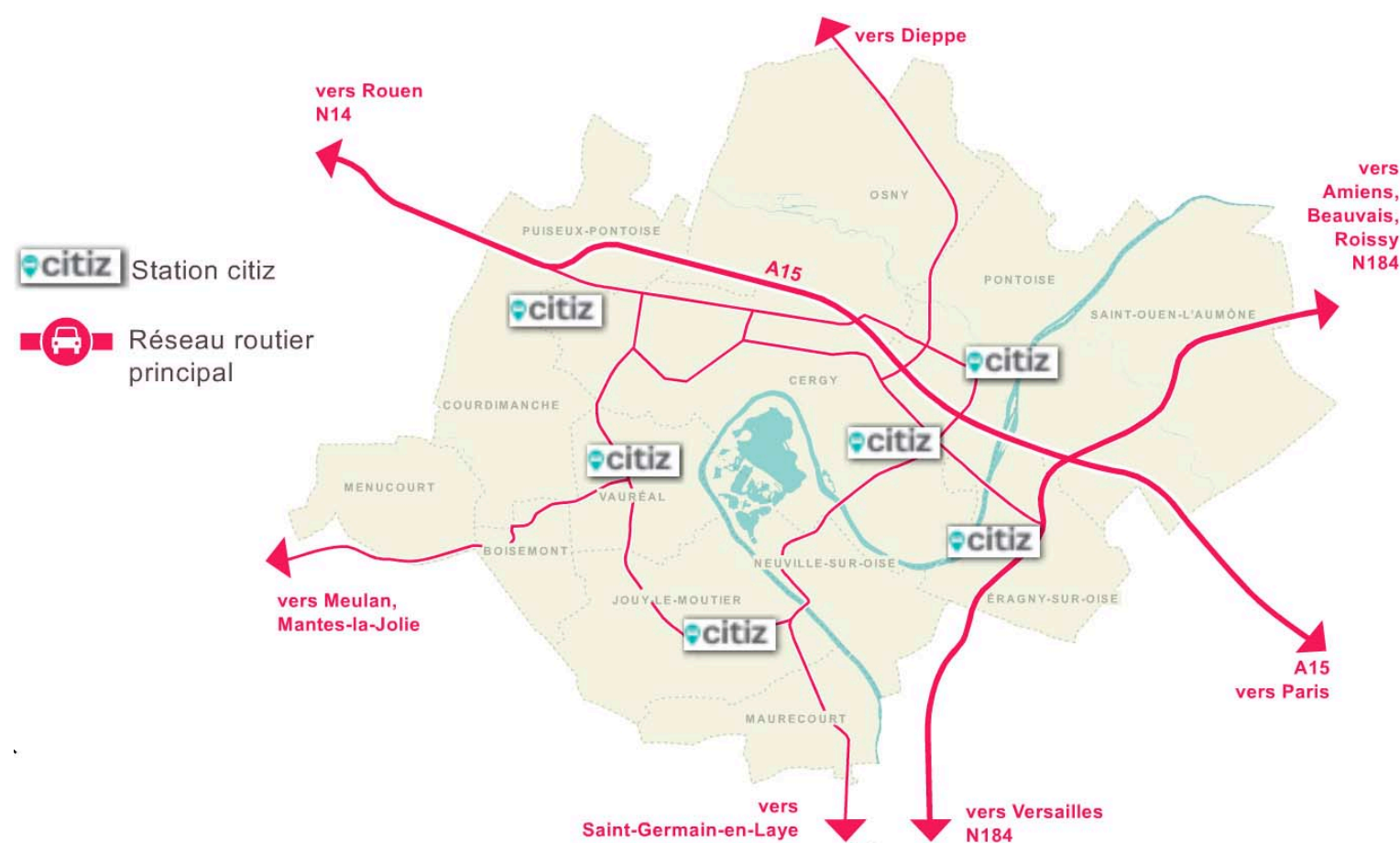
** Déplacements ne passant pas par le domicile

Sources : RP EMD VdO 2007 pour le VdO et EGT 2001 pour l'IdF

Répartition géographique des flux



Mémo mobilité 2013 de la CACP



Stations d'autopartage Citiz IdF

2.1.9 Transports de marchandises (axe 6)

Le premier constat concerne la faible coordination et mobilisation des acteurs locaux sur le sujet, se traduisant par :

- Un manque de cohérence dans les réglementations en termes de stationnement et de circulation des poids lourds,
- Quelques aménagements des aires de livraison non conformes,
- Une absence d'étude en matière de potentiel de report vers un fret durable,
- Une absence d'initiatives et d'expérimentations en faveur du fret durable...

Globalement, peu de difficultés et d'attentes ont été exprimées par les acteurs locaux.

Les transports routiers de marchandises sont principalement localisés dans les parcs d'activités. Outre le réseau routier, la voie ferrée et l'Oise sont utilisées pour le transport de marchandises, Saint-Ouen l'Aumône étant le principal pôle fret du territoire (port et gare) et dans une moindre mesure Osny (gare) et Pontoise (halte fluviale).

Des projets d'envergure sont amenés à impacter significativement le territoire, avec une hausse prévisible des trafics :

- De transit fluvial sur l'Oise, avec le canal Seine Nord Europe,
- De transit ferroviaire sur l'axe fret Le Havre-Serqueux-Gisors-Pontoise-Conflans-Val d'Argenteuil,
- D'échanges routiers avec la future plateforme multimodale d'Achères (fleuve-rail-route).



Saint-Ouen l'Aumône, restriction de circulation

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">Une création récente d'un organisme de suivi à l'échelle de la région Ile de France (Cerlog créé en 2012),Un bon fonctionnement des aires de livraison et quelques dispositions mises en place dans les PLU en faveur de la création de places,Un réseau ferroviaire avec plusieurs Installations Terminales Embranchées utilisées, avec des flux majoritairement sur St Ouen l'Aumône,Le port de St Ouen l'Aumône utilisé pour du transport de céréales et des produits du BTP.	<ul style="list-style-type: none">Une très faible coordination et mobilisation des acteurs locaux, avec une difficulté d'obtention de données d'usage et de suivi,Une absence de cohérence dans les réglementations en terme de circulation et de stationnement poids lourds,De fortes contraintes d'exploitation ferroviaire en terme de créneaux horaires,Une absence d'initiatives ou d'expérimentations locale en matière de développement du fret durable.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">Une importante réserve de capacité sur l'Oise,Un potentiel de développement du port de St Ouen l'Aumône,Une montée en puissance éventuelle du port de St Ouen pour les travaux du Grand Paris,Des infrastructures ferrées en très bon état,De nombreux projets en faveur du développement du fret ferroviaire et fluvial, avec toutefois des impacts en terme de trafic marchandises sur la CACP (transit et échange).	<ul style="list-style-type: none">Une réticence au changement : forte culture du transport routier,La mobilisation des acteurs privés (premiers concernés) et publics,La cohérence des actions menées à l'échelle communautaire, en raison de la multiplicité des acteurs concernés,Un impact sur le trafic routier à destination du futur pôle multimodal d'Achères à anticiper.

AXES D'AMÉLIORATION
<ul style="list-style-type: none">Améliorer la coordination et développer la mobilisation des acteurs privés et publics,Mettre en cohérence les réglementations en matière de circulation et de stationnement,Organiser le stationnement des poids lourds dans les parcs d'activités,Préserver les Installations Terminales Embranchées,Préserver/créer des sites logistiques en ville : zone logistique urbaine, centre de distribution urbaine, point d'accueil des véhicules, point d'accueil des marchandises, boîte logistique urbaine (tel que l'automate mis en place en gare de Cergy-Pontoise),Préserver les emprises foncières autour du Port de St-Ouen l'Aumône,Etudier les potentiels de report de la route vers la voie d'eau et les voies ferrées,Réduire les risques d'impact des projets de transport fret : port multimodal d'Achères, canal Seine-Nord et axe ferré fret Le Havre-Serqueux-Gisors-Pontoise-Val d'Argenteuil,Anticiper les flux générés par les projets d'urbanisation et intégration de l'aspect marchandises dans ces projets,Gérer les livraisons en centralité d'agglomération,Expérimenter et lancer des démarches en faveur de la mise en place de véhicules moins polluants.

2.1.10 Perspectives d'évolution du territoire et incidences sur la mobilité

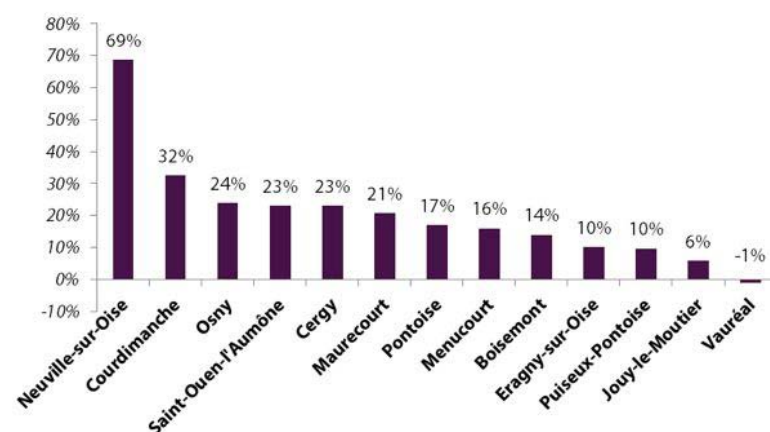
Le développement urbain de l'agglomération

Des projections démographiques à relativiser

Les projets d'aménagement et les projections démographiques de l'IAU (Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France) montrent très clairement une **augmentation importante de la population de Cergy-Pontoise à moyen terme - 2030**.

Les projections actuelles sont toutefois à relativiser en fonction des changements de programmation. En particulier, le développement de Neuville est en cours de reprogrammation afin d'en changer l'économie globale. De même, le projet à Osny est en cours de reprogrammation, bien que ces changements ne doivent pas modifier l'équilibre global du projet.

Les projets d'aménagement de zones d'activités sont quant à eux à relativiser au gré de la conjoncture économique. Les développements se font à mesure des commandes.



Croissance démographique projetée 2009-2030 (source : IAU)

Des secteurs de développement en cœur d'agglomération à desservir

Le développement de l'agglomération se fait en grande partie au centre de la ville. Les projets de développement de Grand Centre et du quartier Bossut vont amener de nouvelles populations, environ 10 000 personnes, et de nouvelles activités. La polarité Préfecture – Gare de Pontoise va s'en trouver confortée.

Le quartier des Linandes se trouve à l'articulation du quartier de la Préfecture et de Saint-Christophe en dent creuse. Le programme de pôle sportif et commercial prévu à cet endroit doit être livré dès 2016.

La question de la desserte de ces équipements et de l'Aren'Ice se pose à l'échelle de flux régionaux. En effet, les événements qui rythmeront la vie de ce quartier vont générer des déplacements au-delà de l'agglomération. Or, aujourd'hui aucune infrastructure, aucun réseau ne permettent d'y répondre.

Un développement en extension à raccrocher au réseau de transport en commun

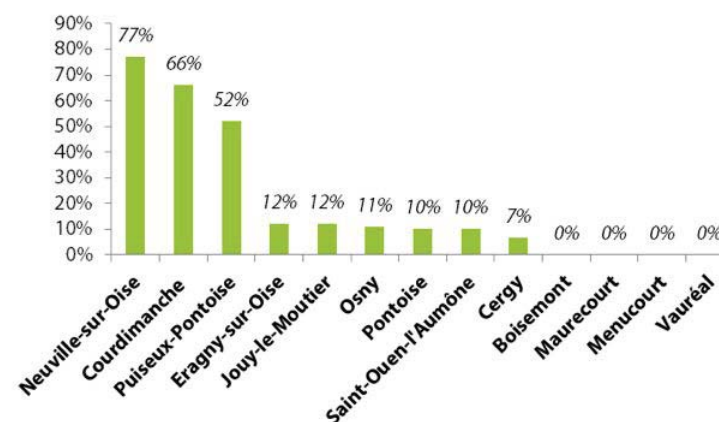
Les communes de l'Ouest de l'agglomération continuent leur développement résidentiel afin d'attirer de nouveaux ménages ou de converser les habitants à toutes les étapes de leur vie. Les développements prévus sont généralement en extension des zones urbaines. Sauf à Jouy-le-Moutier par exemple, où une partie de la ZAC se trouve en centre-ville.

Ces extensions prévoient une typologie de logements variée afin de correspondre à un maximum de ménages : des jeunes couples aux personnes âgées.

Les projets urbains intègrent les dimensions de changement des comportements pour les mobilités actives et les transports en commun. Mais leur localisation en frange d'urbanisation pose la question d'une desserte performante à toute heure de la semaine.

Des polarités économiques mixtes en projet Deux autres projets se distinguent à l'échelle de Cergy-Pontoise. Il s'agit de Liesse 2 et La Demi-Lieue. Bien que ces projets ne soient pas encore en phase opérationnelle, ils s'insèrent déjà dans une dynamique de développement des quartiers de Liesse et de l'Oseraie.

Le secteur de Liesse se trouve dans une zone d'urbanisation importante à proximité de nombreuses gares. Le secteur de l'Oseraie, quant à lui, est en périphérie de l'agglomération, et ses équipements commerciaux et médicaux pourraient bénéficier d'une meilleure desserte. Le développement de ce secteur est donc un point de vigilance pour l'ensemble des acteurs.



Croissance de l'emploi projeté 2010-2030 (source : IAU)

Un développement à intégrer au Grand Paris

Prévoir l'interconnexion au Grand Paris Express

Le développement du réseau de Grand Paris Express va permettre d'assurer les déplacements en rocade pour toute l'agglomération parisienne. Cergy-Pontoise n'étant pas directement concernée, les interconnexions du réseau ferré actuel à celui du futur réseau GPE sont essentielles à l'intégration de Cergy-Pontoise dans la dynamique métropolitaine.

Ainsi, les gares de Nanterre et Saint-Denis Pleyel joueront à terme un rôle essentiel pour que les Cergypontains puissent bénéficier du réseau GPE.

Le raccordement aux rocades d'Île-de-France au cœur des enjeux

Par ailleurs, la Tangentielle Ouest (TGO) et le Tram-train devraient desservir l'agglomération et combler le manque de rocade en transport en commun lourd en grande couronne.

Bien que ces projets soient sur de longues échéances, ils sont essentiels pour favoriser les transports en commun dans les déplacements de banlieue à banlieue en secteur périurbain.

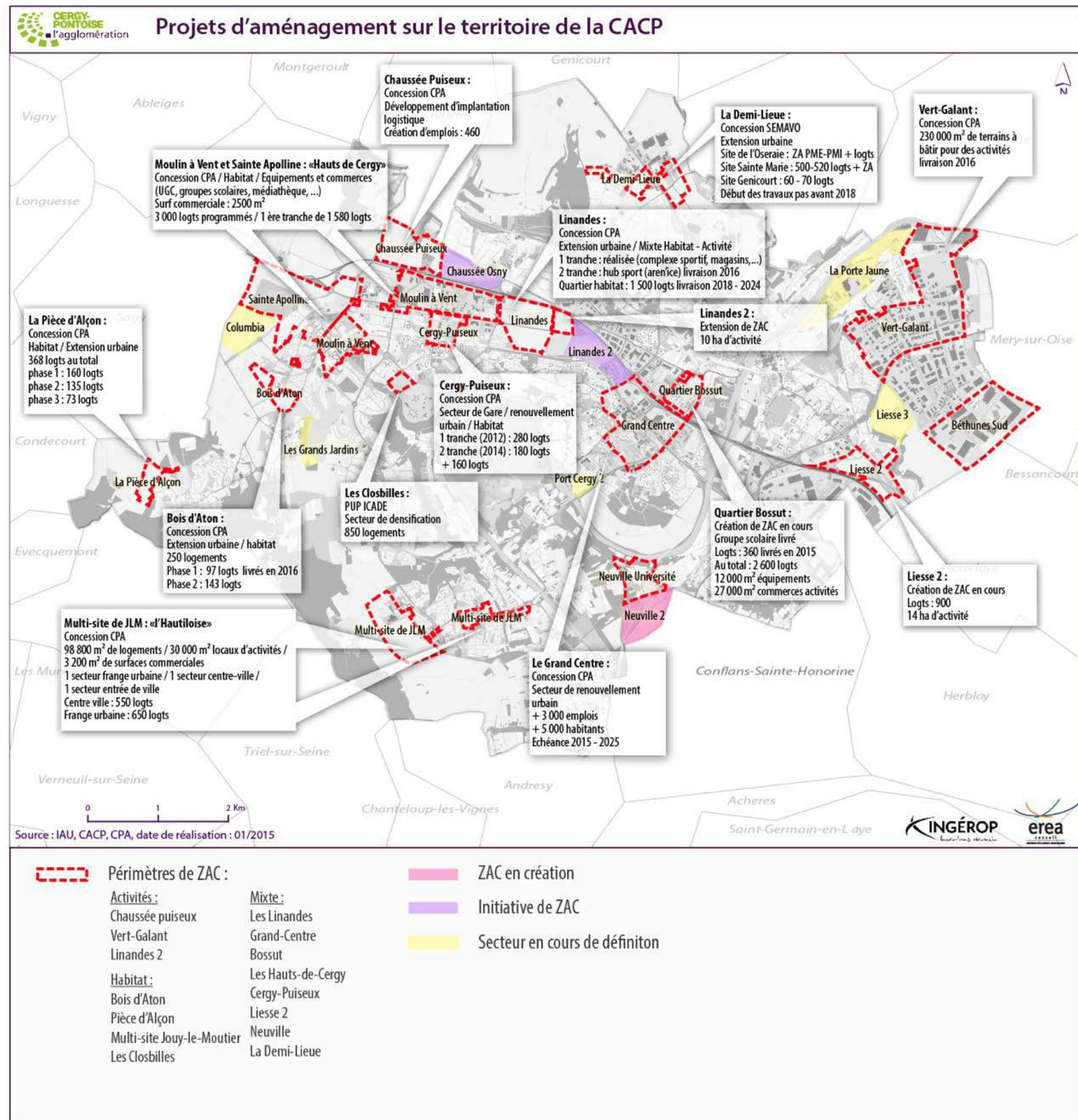
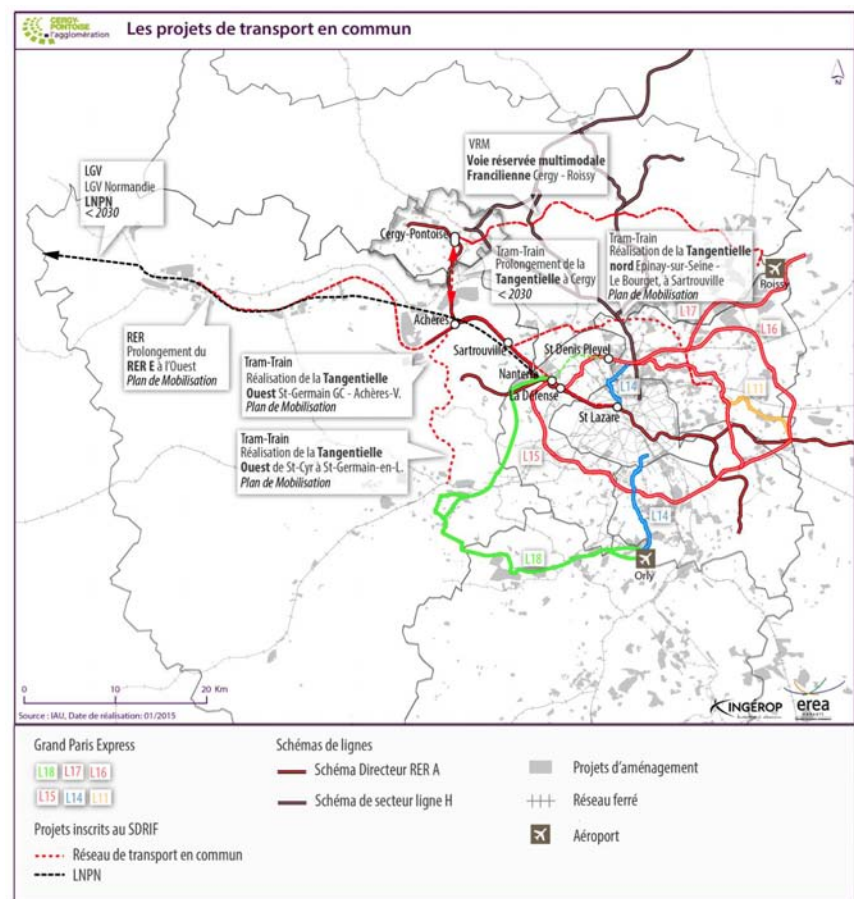
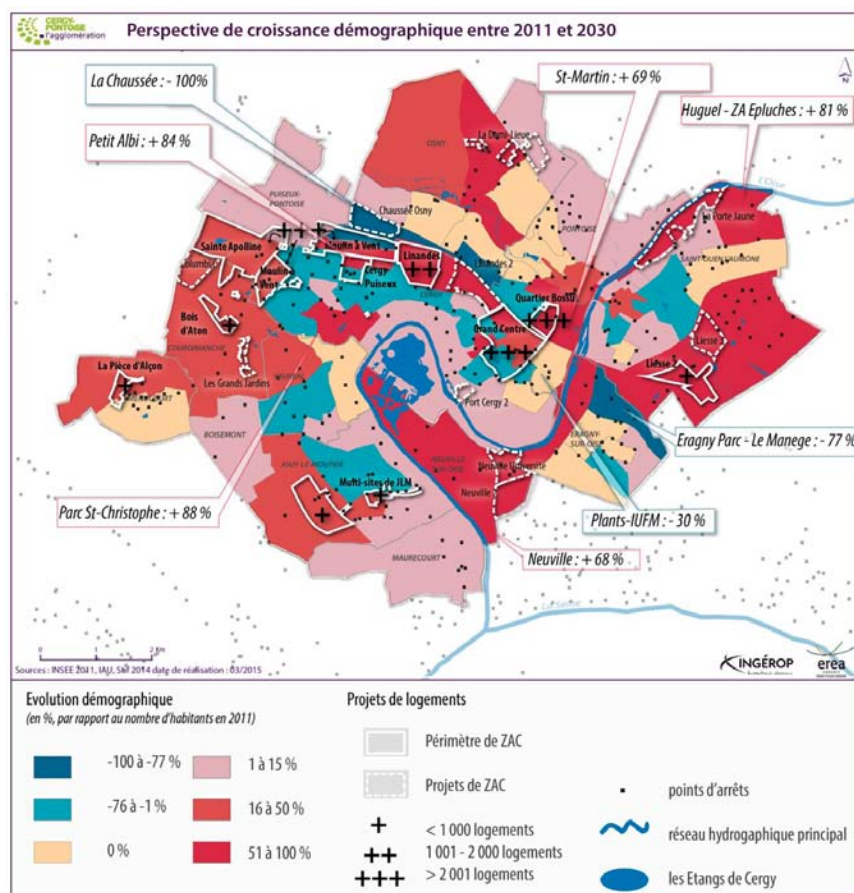
Les projets de fiabilisation des lignes ferrées

Les schémas directeurs des lignes H et A du réseau ferré francilien doivent permettre d'améliorer la performance du réseau et le confort des usagers.

Ces projets d'amélioration de l'offre permettront une articulation efficace avec les nouveaux réseaux de rocade, mais aussi une amélioration des déplacements domicile-travail pour les nombreux Cergypontains se rendant tous les jours au centre de la métropole.

Le développement de Cergy-Pontoise confirme les polarités urbaines actuelles et l'organisation territoriale résidentielle et d'activités entre est et ouest. Certains des équipements et programmes prévus auront un fort impact sur les mobilités, les Linandes par exemple.

Afin d'assurer un développement intégré à celui de la métropole parisienne, les projets de rocades en petite et grande couronne sont essentiels pour la valorisation des mobilités alternatives à la voiture.



2.2 Programme d’actions du PLD

Note : les fiches actions sont en cours d’élaboration et ne feront l’objet d’une validation qu’en septembre 2015. Ainsi, le dossier d’examen « au cas par cas » évalue les impacts potentiels du PLD cergy-pontain à partir des actions d’ores et déjà pré-identifiées (toutefois susceptibles d’être modifiées à la marge).

THEMES	ACTIONS	MESURES
PARTAGE DE LA VOIRIE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE	Optimiser l'usage du réseau viaire magistral	Mesure 1 : résorber les coupures urbaines majeures du réseau viaire
		Mesure 2 : améliorer les échanges entre le réseau magistral et le réseau structurant
		Mesure 3 : harmoniser la vitesse de l'A15 dans sa traversée de Cergy-Pontoise à 90 km/h
	Optimiser l'usage multimodal de la voirie locale	Mesure 1 : poursuivre la mise en place des zones 30 et zones de rencontre
		Mesure 2 : harmoniser les vitesses sur la voirie locale
		Mesure 3 : requalifier la RN84 en boulevard urbain
		Mesure 4 : créer des aménagements routiers permettant d'augmenter la régularité et le temps de parcours des bus
		Mesure 5 : développer les fermetures ponctuelles à la circulation motorisée
	Atteindre un objectif ambitieux	
TRANSPORTS COLLECTIFS ET INTERMODALITÉ	Améliorer la desserte bus pour les actifs	Mesure 1 : améliorer la desserte bus des parcs d'activités depuis les gares
		Mesure 2 : améliorer les correspondances fer/bus en articulant les horaires avec ceux des trains
		Mesure 3 : mieux adapter la desserte aux besoins en horaires décalés
	Améliorer la desserte bus pour les motifs non contraints	Mesure 1 : améliorer les fréquences le soir et le weekend vers les équipements attractifs
		Mesure 2 : étudier l'opportunité de permettre des trajets internes à la CACP en utilisant les lignes interurbaines
	Créer la desserte bus vers les secteurs en développement urbain	Mesure 1 : la ZAC des Linandes
		Mesure 2 : la ZAC de Pierre d'Alçon
		Mesure 3 : la ZAC du Bois d'Aton
	Mettre en place un transport en commun structurant entre les principales gares de l'agglomération	Mesure 1 : mettre en place une liaison en site propre entre Pontoise et Cergy-Préfecture
		Mesure 2 : continuer les études pour la réalisation phasée d'un BHNS entre les principales gares de l'agglomération
	Créer une desserte bus vers Conflans Sainte Honorine	
	Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité	Mesure 1 : rénover le pôle gare de Cergy-Préfecture
		Mesure 2 : réaménager le pôle d'échanges multimodal de Saint-Ouen l'Aumône Centre
		Mesure 3 : réaménager le pôle d'échanges multimodal de Pontoise
		Mesure 4 : réaménager le pôle d'échanges multimodal des Hauts de Cergy
	Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage	
	Poursuivre la mise en accessibilité des transports collectifs	

THEMES	ACTIONS	MESURES
MODES ACTIFS	Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie	
	Améliorer la perméabilité de Cergy-Pontoise pour les piétons	Mesure 1 : améliorer les liaisons entre les quartiers / entre les communes proches pour inciter aux déplacements à pied de plus grande portée Mesure 2 : rendre les carrefours plus faciles à traverser Mesure 3 : interdire les rues en impasse dans les nouvelles zones à urbaniser
	Rendre la marche plus attractive	Mesure 1 : jalonner les quartiers centraux en précisant les temps de parcours Mesure 2 : éditer un plan piéton avec indication des temps de parcours Mesure 3 : valoriser les cheminements piétonniers
	Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération	
	Faciliter la circulation des vélos sur le réseau cyclable	Mesure 1 : poursuivre le jalonnement des principaux itinéraires communaux Mesure 2 : déployer le "cédez-le-passage" cycliste et les sas-vélo au niveau des feux rouges Mesure 3 : mettre en place le double-sens cyclable
	Poursuivre le développement de l'offre de stationnement vélo	Mesure 1 : faciliter le rabattement vélo en gare (Véligo) Mesure 2 : réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public (prescription du PDUIF) Mesure 3 : prévoir un espace dédié au stationnement vélo dans les constructions nouvelles (prescription du PDUIF)
	Offrir un panel de solutions pour l'équipement vélo, adapté aux différents besoins	Mesure 1 : adapter le maillage des stations Vélo2 Mesure 2 : poursuivre l'accompagnement des initiatives locales de location / réparation Mesure 3 : développer l'usage des vélos à assistance électrique (VAE)
STATIONNEMENT DES VEHICULES MOTORISÉS	Faire évoluer les plans de stationnement dans les secteurs où des conflits d'usages ont été observés, notamment dans les centres villes	Mesures 1 à 6 : Cergy ; Pontoise centre et Pontoise Hôpital ; Saint Ouen l'Aumône ; Eragny ; Osny ; Autres communes
	Limitier l'espace de stationnement dédié aux voitures particulières dans les constructions nouvelles, en modifiant les règlements des PLU	Mesure 1 : limiter l'espace de stationnement dédié aux voitures particulières dans les bâtiments de bureaux (prescription du PDUIF) Mesure 2 : limiter l'espace de stationnement dédié aux voitures particulières dans les bâtiments à usage d'habitation (prescription du PDUIF)
	Améliorer l'attractivité des parcs de stationnement pour certains usages	Mesure 1 : développer de nouveaux produits tarifaires dans les parkings en ouvrage Mesure 2 : poursuivre l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides Mesure 3 : développer de nouveaux services dans certains parcs publics Mesure 4 : mettre en place un jalonnement dynamique des parcs de stationnement
	Faire respecter la réglementation en matière de stationnement	Mesure 1 : fixer des redevances de post-paiement cohérentes à l'échelle communautaire Mesure 2 : développer la performance de la surveillance du stationnement public Mesure 3 : protéger l'espace public du stationnement sauvage dans les secteurs de forte pression
	Promouvoir la réhabilitation de certains parkings résidentiels	
ECOMOBILITÉ, MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ET ACCOMPAGNEMENT DES INITIATIVES LOCALES	Optimiser l'usage de la voiture particulière	Mesure 1 : créer des parkings de covoiturage à proximité des principaux échangeurs Mesure 2 : accompagner le développement de l'autopartage
	Ouvrir une / des agence(s) locale(s) de mobilité	
	Mettre en place des plans de déplacements (entreprises, administrations, établissements scolaires)	Mesure 1 : mettre en œuvre des plans de déplacements inter-entreprises dans tous les parcs d'activités Mesure 2 : inciter à la réalisation de plans de déplacements d'établissements scolaires Mesure 3 : créer un réseau de partenaires
	Soutenir les initiatives locales visant à faciliter le transport des personnes à besoins spécifiques	Mesure 1 : soutenir et améliorer les initiatives locales ciblant les personnes à besoins spécifiques Mesure 2 : desservir le cimetière intercommunal de Puiseux-Pontoise
	Informier, sensibiliser, inciter à la mobilité durable et favoriser la concertation citoyenne	Mesure 1 : pérenniser l'édition du Guide pratique de la mobilité Mesure 2 : pérenniser et évaluer l'opération "l'Agglo sans mon auto" Mesure 3 : informer et sensibiliser les nouveaux habitants
TRANSPORT DE MARCHANDISES ET ORGANISATION DES LIVRAISONS	Optimiser le déroulement des livraisons	Mesure 1 : faciliter la création de sites logistiques en ville Mesure 2 : expérimenter et lancer des démarches en faveur de la mise en place de véhicules moins polluants
	Mieux organiser la circulation routière des marchandises, le stationnement des poids lourds et préserver les emprises liées au fret existantes	Mesure 1 : mettre en cohérence les réglementations en matière de circulation et de stationnement des poids lourds Mesure 2 : organiser le stationnement des poids lourds dans les parcs d'activités Mesure 3 : préserver les installations terminales embranchées et les emprises foncières autour du port de Saint-Ouen l'Aumône
TRADUCTION À L'ÉCHELLE COMMUNALE	Boisement, Cergy, Courdimanche, Eragny, Jouy-le-Moutier, Maurecourt, Menucourt, Neuville-sur-Oise, Osny, Pontoise, Puiseux-Pontoise, Saint-Ouen l'Aumône, Vauréal	

3 CARACTERISTIQUES DE LA ZONE SUSCEPTIBLE D'ETRE TOUCHEE PAR LA MISE EN PLACE DU PLD

L'enjeu du PLD est de mettre en place les conditions permettant de **réduire significativement le trafic routier** sur certains axes et d'assurer un **report modal** vers les modes alternatifs aux modes motorisés individuels. Cette baisse de trafic - et le report modal associé - devront être **significatifs** pour engendrer de réelles incidences sur les niveaux de bruit et les émissions de polluants et gaz à effet de serre, notamment le long des axes structurants.

Il s'agit alors de s'orienter vers des mesures fortes visant à **renforcer l'utilisation de modes alternatifs et concurrentiels à la voiture individuelle**, notamment dans un contexte de développement fort des transports collectifs au sein de l'agglomération parisienne.

Le tableau suivant est une synthèse de l'état initial de l'environnement, dont on pourra prendre connaissance dans les pages suivantes :

THEMES	CONSTAT	ENJEUX	LEVIERS D'ACTION POSSIBLE DANS LE CADRE DU PLD
Qualité de l'air	<p>Une pollution de l'air jugée « faible » les ¾ de l'année.</p> <p>Cependant, un classement du territoire en « zone sensible » pour la qualité de l'air.</p> <p>Des axes de déplacements identifiés pour leurs émissions (A15, RN184, certaines routes départementales et boulevards)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Réduire les émissions de polluants atmosphériques. ▶ Réduire l'exposition des populations aux polluants atmosphériques issus des circulations routières. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Favoriser les modes alternatifs à la voiture (modes actifs, transports en commun), mais aussi le covoiturage. ▶ Limiter les vitesses de circulation (les émissions de polluants routiers à l'échappement étant directement dépendantes des vitesses de circulation). ▶ Limiter le trafic routier dans le cœur de l'agglomération (zone plus densément peuplée).
Exposition au bruit	<p>Des tronçons d'infrastructures routières et ferroviaires engendrant des nuisances sonores (exemple : A15, lignes RER A et C).</p> <p>Une partie de la population impactée par ces nuisances le jour, comme la nuit.</p> <p>Des points noirs bruit identifiés sur St-Ouen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Réduire les niveaux de bruit dans les zones urbaines, qui présentent de risques pour la santé humaines. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Réduire le trafic automobile. ▶ Limiter la place de la voiture individuelle dans la ville. ▶ Développer les zones de circulation apaisée. ▶ Réduire les vitesses de circulation. ▶ Améliorer le revêtement des chaussées. ▶ Mettre en place des mesures de limitation de la propagation du bruit (écran antibruit et isolation des façades).
Emissions de GES et consommations d'énergie	<p>Un Bilan Carbone® de la CACP réalisé en 2010, révélant : la part prépondérante du secteur des transports en termes d'émissions d'énergie (environ 1/3 des émissions totales), une utilisation majeure de la voiture individuelle dans le cadre des déplacements, la nécessité de développer les solutions de transports alternatifs, une vulnérabilité économique vis-à-vis des énergies fossiles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Choix préférentiel des modes de déplacement les plus efficaces, en termes de consommation énergétique par kilomètre parcouru et donc en termes d'émissions de GES (puisque les émissions de GES dues aux transports routiers sont directement liées à la consommation énergétique des véhicules ; ainsi, les enjeux liés aux deux thématiques sont également très proches). ▶ Prise en compte des risques économiques et sociaux liés à la raréfaction des ressources pétrolières. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Une plus grande cohérence entre urbanisme et offre de transport alternatif à la voiture. ▶ Développer l'offre de transports en commun. ▶ Réduire le trafic. ▶ Réduire les vitesses des véhicules motorisés. ▶ Créer des aménagements pour les modes actifs. ▶ Rationaliser l'usage de la voiture (autopartage, covoiturage, pratiques permettant de moins se déplacer,...). ▶ Favoriser le stationnement en ville des véhicules « décarbonés ».
Gestion de l'eau	<p>Des masses d'eau pouvant présenter une vulnérabilité aux nitrates.</p> <p>Deux cours d'eau traversant la CACP : l'Oise et la Viosne.</p> <p>Un territoire concerné dans sa totalité par une zone de répartition des eaux au titre de l'aquifère Albien.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Prise en compte des orientations du SDAGE Seine Normandie lors d'aménagements réalisés dans le cadre de la mise en œuvre du PLD : prévention et gestion des inondations, réduction des pollutions des cours d'eau et des nappes, gestion qualitative des milieux. ▶ Réflexion quant au potentiel polluant des infrastructures de transport (lessivage des sols revêtus lors des épisodes pluvieux). ▶ Préservation des zones humides et de la biodiversité. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Retenir la thématique « eau » comme une des priorités dans les futurs aménagements.

THEMES	CONSTAT	ENJEUX	LEVIERS D'ACTION POSSIBLE DANS LE CADRE DU PLD
Risques majeurs	<p>La CACP classée en Territoire à Risque Inondation. Deux plans de gestion : le PPRI de la Vallée de la Seine et de l'Oise, et le PPRI de la Vallée d'Oise (en révision).</p> <p>Un risque d'inondation par remontée de nappe phréatique et par ruissellement pluvial.</p> <p>Un risque mouvement de terrain identifié (effondrement, éboulement, argiles) : 3 PPR approuvés concernant le « Massif de l'Hautil » et le bassin à risque « Pontoise ».</p> <p>3 établissements SEVESO sur Saint-Ouen l'Aumône, dont un avec un PPRT.</p> <p>Un risque TMD essentiellement concentré aux abords des voies structurantes.</p> <p>Des sites et sols pollués principalement localisés sur les communes de Pontoise et de Saint-Ouen l'Aumône.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Préservation des zones d'expansion des crues et des ouvrages de protection (levées) des zones urbaines, dans le cadre des aménagements liés au PLD. Maîtrise des débits de rejet des eaux pluviales des nouveaux aménagements. Amélioration de la prise en compte du risque d'inondation des infrastructures de transports. Prise en compte du risque « mouvements de terrain » dans la réalisation d'aménagements. Non aggravation de l'exposition des populations et des biens aux risques majeurs. Adaptation de l'aménagement des infrastructures de transports, afin de diminuer l'impact sur le changement climatique. Organisation du trafic, qualitativement et quantitativement, sur les axes importants concernés par le risque de transport de matières dangereuses. 	<ul style="list-style-type: none"> Prendre en compte les risques existants et limiter l'exposition des populations dans le cadre des nouveaux aménagements.
Milieu naturel et biodiversité	<p>Des espaces naturels sensibles et zones de préemption recensées sur la CACP.</p> <p>Une ZNIEFF de type 2 : « Forêt de l'Hautil ».</p> <p>Une densité urbaine élevée. Des espaces forestiers et agricoles peu nombreux préservés au Sud et à l'Ouest du territoire.</p> <p>Un corridor de déplacement aquatique : l'Oise et ses affluents, les plans d'eau.</p> <p>De nombreux obstacles et points de fragilité limitant les déplacements d'espèces sur le territoire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Les réservoirs de biodiversité, du continuum bleu et des corridors (comprenant les ZNIEFF, ENS et ZPENS) dans le cadre de la mise en œuvre du PLD : éviter de nouvelles coupures écologiques, favoriser la circulation des espèces sur le territoire par des aménagements ou la suppression d'obstacles. Préservation des zones humides et de la biodiversité : devenir des eaux de ruissellement des voiries. 	<ul style="list-style-type: none"> Prendre en compte la biodiversité dans le cadre des divers aménagements : les espaces forestiers, les espaces ouverts agricoles et calcicoles, le milieu aquatique et ses berges. Les aménagements des bermes routières sont également des milieux à considérer pour la circulation des espèces sauvages.
Paysages et patrimoine	<p>Une sensibilité patrimoniale élevée, comme en témoignent les mesures de protections, nombreuses et variées, mises en place.</p> <p>4 types de paysages identifiés sur le territoire de la CACP : vallées urbanisées, vallées rurales, plaines agricoles marquées par l'urbanisme, buttes et plateaux ruraux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Prise en compte des enjeux et prescriptions de l'Atlas des Paysages du Val d'Oise. Prise en compte des grandes orientations sur le cadre de vie du Rapport environnemental du PDU d'Ile de France. Valorisation du patrimoine bâti et paysager reconnu et protégé. Valorisation des paysages de proximité, avec une attention particulière sur les espaces naturels, ruraux et les franges urbaines. Préservation des paysages ruraux (contre le mitage et les ruptures induites par les grandes routes). Amélioration de la qualité des espaces publics urbains. 	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser la traversée des paysages identitaires et remarquables par les itinéraires de déplacement. Signalisation et points de vue sur les paysages remarquables et le patrimoine protégé, depuis les axes de déplacement. Amélioration de la desserte, par les modes actifs et les transports collectifs, des espaces naturels et ruraux (notamment en limite urbaine) et du patrimoine. Redéfinition du partage de la voirie entre les modes. Résorption des coupures urbaines et création de continuités piétonnes/cyclistes sécurisées. Conception d'infrastructures de déplacements bien intégrées dans le paysage. Réduction des circulations motorisées à proximité du patrimoine bâti, pour réduire le noircissement des façades.

3.1 Qualité de l'air

3.1.1 Association AIRPARIF

Le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie est responsable de la définition et de la mise en œuvre de la politique nationale de surveillance, de prévention et d'information sur l'air.

Localement, la surveillance des polluants atmosphériques et l'information relative à la qualité de l'air sont confiées à des associations regroupant l'Etat, les collectivités locales, les industriels, des associations et des experts impliqués dans la protection de l'environnement. Ces organismes sont agréés par le Ministère, en fonction de critères techniques (qualité des mesures) et d'organisation (transparence de l'information donnée au public).

Créée en 1979, **Airparif** est l'association chargée de surveiller la qualité de l'air sur l'ensemble de l'Île de France.

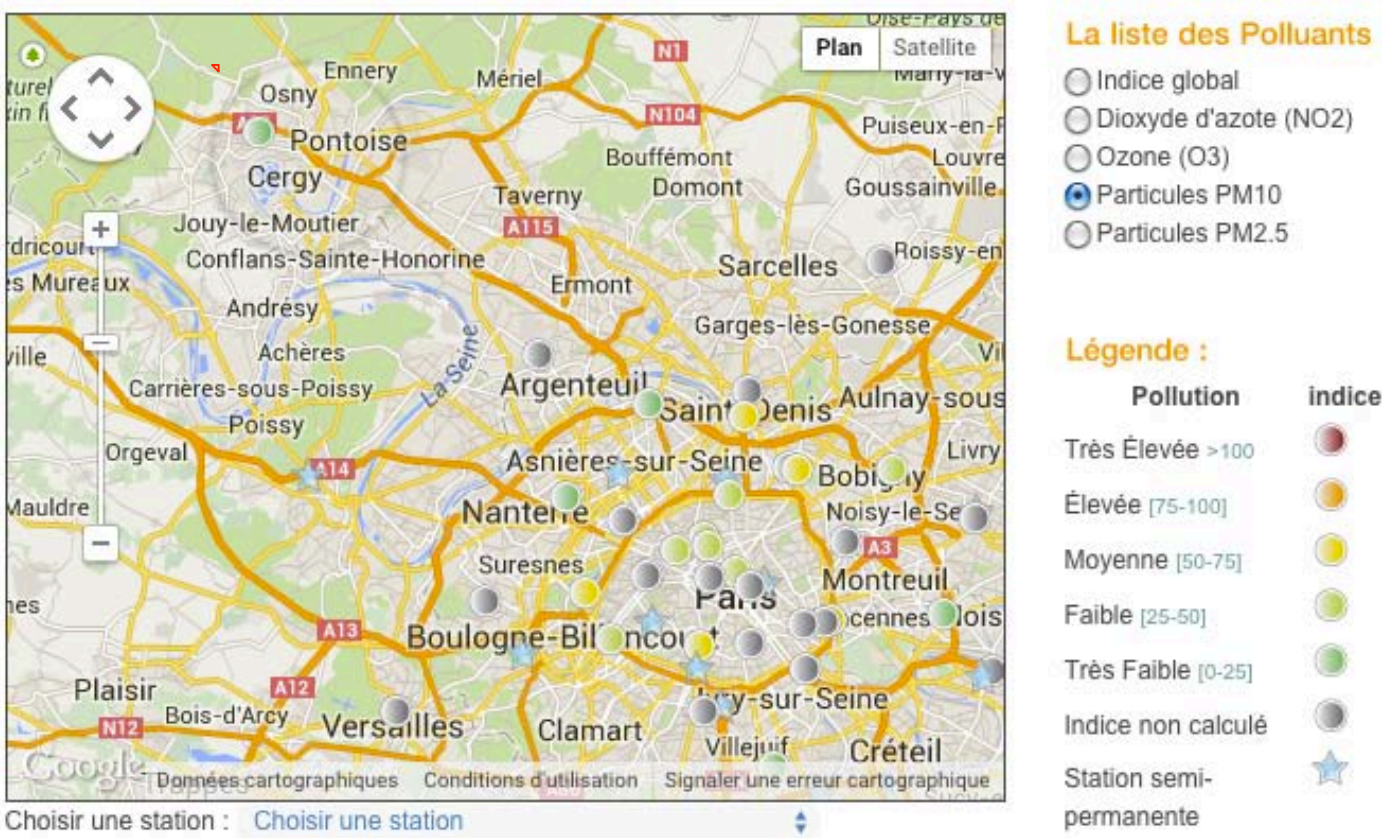
Actuellement, près de **70 stations Airparif** surveillent en continu la qualité de l'air respirée par 12 millions de franciliens. Ces dispositifs fixes sont complétés par des **camions laboratoires** réalisant des mesures périodiques.

Selon les typologies d'exposition, les stations mesurent en continu les concentrations de différents polluants comme : l'ozone (O₃), le monoxyde d'azote (NO), le dioxyde d'azote (NO₂), le dioxyde de soufre (SO₂), les particules en suspension de taille inférieure à 10 micromètres (PM₁₀) ou le benzène (C₆H₆). Ces dispositifs permettent **d'informer au quotidien la population sur la qualité de l'air, au moyen de l'indice européen Citeair**, et servent **d'indicateur en cas de mesures d'alerte**.

Note : Une seule station de mesure de la qualité de l'air (Airparif) est implantée sur le territoire de la communauté. Si celle-ci ne peut être considérée comme représentative de la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire de la CACP, étant localisée en zone urbaine, elle constitue toutefois un indicateur pertinent, même s'il peut être considéré comme majorant pour les communes périphériques. De même, ne disposant pas de données de synthèse de la qualité de l'air sur le territoire de la CACP, le choix a été fait de centrer notre analyse sur la qualité de l'air à Cergy et à Pontoise, les deux communes centre de l'agglomération, soumises aux plus fortes contraintes pour cette thématique et concentrant donc les émissions de polluants atmosphériques les plus importantes du territoire.

	Dioxyde d'azote (NO2)	Ozone (O3)	Dioxyde de soufre (SO2)	Particules (PM10)
Niveau d'information et de recommandation	200 µg/m³ (moyenne horaire)	180 µg/m³ (moyenne horaire)	300 µg/m³ (moyenne horaire)	50 µg/m³ En moyenne calculé sur la période entre 0 et 24 heures.
Niveau d'alerte	400 µg/m³ ou 200 µg/m³ (moyenne horaire) Si la procédure d'information et de recommandation a été déclenchée la veille et le jour même et si les prévisions font craindre un nouveau risque de déclenchement pour le lendemain.	1er seuil : 240 µg/m³ (moyenne horaire) 2e seuil : 300 µg/m³ (dépassé pendant 3 heures consécutives) 3e seuil : 360 µg/m³ (moyenne horaire)	500 µg/m³ (dépassé pendant 3 heures consécutives)	80 µg/m³ En moyenne calculé sur la période entre 0 et 24 heures.

Seuils de déclenchement des niveaux d'information et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution en Île-de-France pour les 4 polluants concernés






Localisation des stations automatiques d'Airparif

LES PRINCIPAUX POLLUANTS

Polluants	Origine	Impact sur l'Environnement	Impact sur la santé
OXYDES D'AZOTE (NO_x) <small>(NO_x = NO + NO₂)</small> 	Toutes combustions à hautes températures de combustibles fossiles (charbon, fioul, essence ...). Le monoxyde d'azote (NO) rejeté par les pots d'échappement s'oxyde dans l'air et se transforme en dioxyde d'azote (NO ₂) qui est à 90% un polluant «secondaire».	<ul style="list-style-type: none"> ➔ rôle de précurseur dans la formation d'ozone dans la basse atmosphère, ➔ contribuent aux pluies acides qui affectent les végétaux et les sols, ➔ contribuent à la concentration de nitrates dans les sols. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NO₂ : gaz irritant pour les bronches (augmente la fréquence et la gravité des crises chez les asthmatiques et favorise les infections pulmonaires infantiles), ➤ NO non toxique pour l'homme aux concentrations environnementales.
HYDROCARBURES AROMATIQUES POLYCYCLIQUES (HAP) ET COMPOSÉS ORGANIQUES VOLATILS (COV) 	Combustions incomplètes, utilisation de solvants (peintures, colles) et de dégraissants, produits de nettoyage, remplissage de réservoirs automobiles, de citernes ...	<ul style="list-style-type: none"> ➔ précurseurs dans la formation de l'ozone, ➔ précurseurs d'autres sous-produits à caractère oxydant (PAN, acide nitrique, aldéhydes ...). 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Effets divers selon les polluants dont irritations et diminution de la capacité respiratoire, ➤ Considérés pour certains comme cancérogènes pour l'homme (benzène, benzo-(a)pyrène), ➤ Nuisances olfactives fréquentes.
OZONE (O₃) 	Polluant secondaire, produit dans l'atmosphère sous l'effet du rayonnement solaire par des réactions complexes entre certains polluants primaires (NO _x , CO et COV) et principal indicateur de l'intensité de la pollution photochimique .	<ul style="list-style-type: none"> ➔ perturbe la photosynthèse et conduit à une baisse de rendement des cultures (5 à 10% pour le blé en Ile-de-France, selon l'INRA), ➔ nécroses sur les feuilles et les aiguilles d'arbres forestiers, ➔ oxydation de matériaux (caoutchoucs, textiles, ...), ➔ contribue à l'effet de serre. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gaz irritant pour l'appareil respiratoire et les yeux, ➤ Associé à une augmentation de la mortalité au moment des épisodes de pollution (Étude ERPURS/ORS Ile-de-France).
PARTICULES ou poussières en suspension (PM) 	Combustions industrielles ou domestiques, transport routier diesel, origine naturelle (volcanisme, érosion ...). Classées en fonction de leur taille : <ul style="list-style-type: none"> ● PM10 : particules de diamètre inférieur à 10 µm (retenues au niveau du nez et des voies aériennes supérieures) ● PM2,5 : particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (pénètrent profondément dans l'appareil respiratoire jusqu'aux alvéoles pulmonaires) 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ contribuent aux salissures des bâtiments et des monuments : <ul style="list-style-type: none"> ● coût du ravalement des bâtiments publics d'Ile-de-France 1,5 à 7 milliards de francs par an (Source PRQA Ile-de-France), ● coût du nettoyage du Louvre en 1995 : de l'ordre de 30 millions de francs (Source PRQA Ile-de-France). 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Irritation et altération de la fonction respiratoire chez les personnes sensibles, ➤ Peuvent être combinées à des substances toxiques voire cancérogènes comme les métaux lourds et des hydrocarbures, ➤ Associées à une augmentation de la mortalité pour causes respiratoires ou cardiovasculaires (ERPURS/ORS Ile-de-France).
DIOXYDE DE SOUFRE (SO₂) 	Combustions de combustibles fossiles (fioul, charbon, lignite, gazole...) contenant du soufre . La nature émet aussi des produits soufrés (volcans).	<ul style="list-style-type: none"> ➔ contribue aux pluies acides qui affectent les végétaux et les sols, ➔ dégrade la pierre (cristaux de gypse et croûtes noires de micro particules cimentées). 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Irritation des muqueuses de la peau et des voies respiratoires supérieures (toux, gêne respiratoire, troubles asthmatiques).
MONOXYDE DE CARBONE (CO) 	Combustions incomplètes (gaz, charbon, fioul ou bois), dues à des installations mal réglées (chauffage domestique) et provenant principalement des gaz d'échappement des véhicules.	<ul style="list-style-type: none"> ➔ participe aux mécanismes de formation de l'ozone, ➔ se transforme en gaz carbonique CO₂ et contribue ainsi à l'effet de serre. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Intoxications à fortes teneurs provoquant maux de tête et vertiges (voir le coma et la mort pour une exposition prolongée). Le CO se fixe à la place de l'oxygène sur l'hémoglobine du sang.
MÉTAUX LOURDS plomb (Pb), mercure (Hg), arsenic (As), cadmium (Cd), nickel (Ni) 	Proviennent de la combustion des charbons, pétroles, ordures ménagères mais aussi de certains procédés industriels (production du cristal, métallurgie, fabrication de batteries électriques). Plomb : principalement émis par le trafic automobile jusqu'à l'interdiction totale de l'essence plombée (01/01/2000).	<ul style="list-style-type: none"> ➔ contamination des sols et des aliments, ➔ s'accumulent dans les organismes vivants dont ils perturbent l'équilibre biologique. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ S'accumulent dans l'organisme, effets toxiques à plus ou moins long terme, ➤ Affectent le système nerveux, les fonctions rénales hépatiques, respiratoires ...

AUTRES SOURCES DE NUISANCES

POLLENS 	Éléments reproducteurs produits par les organes mâles des plantes , se dispersent soit grâce aux insectes (roses, pissenlits, marguerites, arbres fruitiers), soit par le vent (graminées, oseille, armoise, ambroisie, cyprès, bouleau).		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Allergie saisonnière au pollen des arbres, plantes, herbacées et graminées (pollinose ou rhume des foins) : <ul style="list-style-type: none"> ● concerne 10 à 30% de la population, ● les pollens les plus allergisants sont : bouleau, aulne, noisetier, platane, olivier, frêne, chêne, graminées, plantain, armoise, ambroisie ...
ODEURS 	Substances chimiques de composition très variable comme certains COV, parfois uniquement détectables par le nez humain (outil le plus sensible mais subjectif).		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Agréables ou désagréables (caractère subjectif), ➤ Peuvent être une atteinte au bien-être, ➤ Ne sont pas forcément liées au risque sanitaire, ➤ Ne font pas partie des critères de toxicité.

3.1.2 Indice européen Citeair

L'indice Citeair a été développé sur l'initiative de réseaux de surveillance de la qualité de l'air, dans le cadre du projet européen du même nom (Citeair – Common information to European air). Il a été lancé en 2006 pour apporter une information au public :

- Simple et prenant en compte la pollution à proximité du trafic,
- Comparable à travers l'Europe,
- Adaptée aux méthodes de mesure de chaque réseau de surveillance.

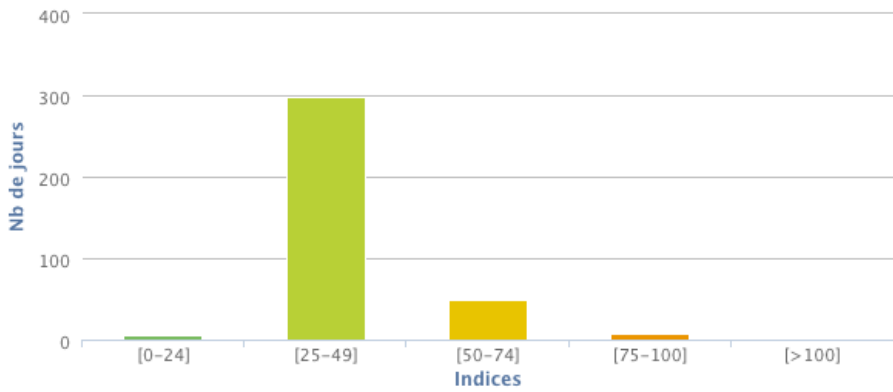
L'indice Citeair varie de 0 à 100 et permet de qualifier la pollution en 5 classes :



En 2014, sur Cergy et Pontoise, les deux communes centres de l'agglomération, la pollution de l'air peut être qualifiée de « faible » à « très faible » environ 83 % de l'année 2014 et de « moyen » environ 14 % du temps. (Cf. Historiques des indices ci-contre).

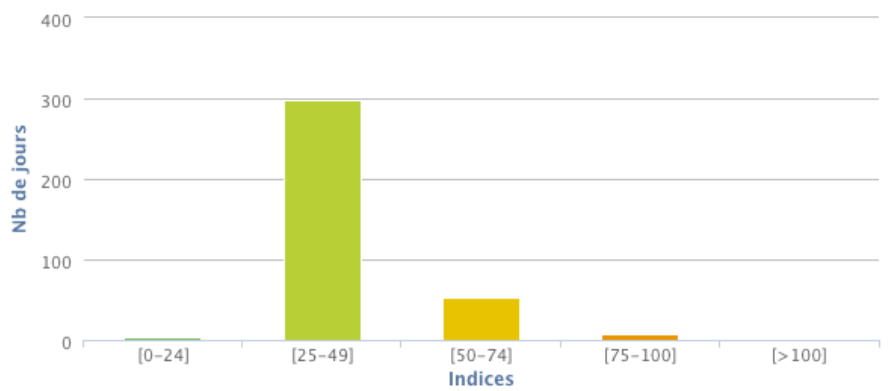
La qualité de l'air apparaît meilleure à Cergy et Pontoise que la moyenne départementale du Val d'Oise, où la pollution est « faible » 71 % de l'année, « moyenne » environ 24 % et « très élevée » 0,82 %, soit 3 fois plus souvent que sur les communes principales de la CACP.

Indice Citeair	Nombre de jours	% du nombre de jours
[0-24]	6	1.65
[25-49]	299	82.14
[50-74]	50	13.74
[75-100]	8	2.2
[>100]	1	0.27



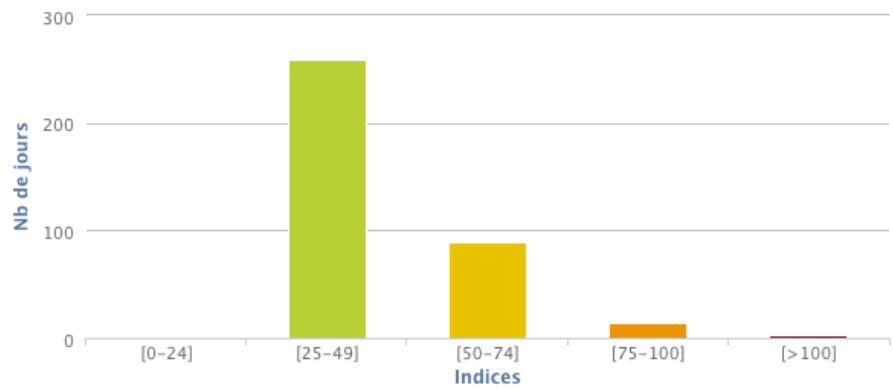
Historique de l'indice Citeair pour l'année 2014 sur la commune de Pontoise (source : Airparif)

Indice Citeair	Nombre de jours	% du nombre de jours
[0-24]	4	1.1
[25-49]	298	81.87
[50-74]	53	14.56
[75-100]	8	2.2
[>100]	1	0.27



Historique de l'indice Citeair pour l'année 2014 sur la commune de Cergy (source : Airparif)

Indice Citeair	Nombre de jours	% du nombre de jours
[0-24]	0	0
[25-49]	259	70.96
[50-74]	89	24.38
[75-100]	14	3.84
[>100]	3	0.82



Historique de l'indice Citeair pour l'année 2014 sur le département du Val d'Oise (source : Airparif)

3.1.3 Zones sensibles pour la qualité de l'air

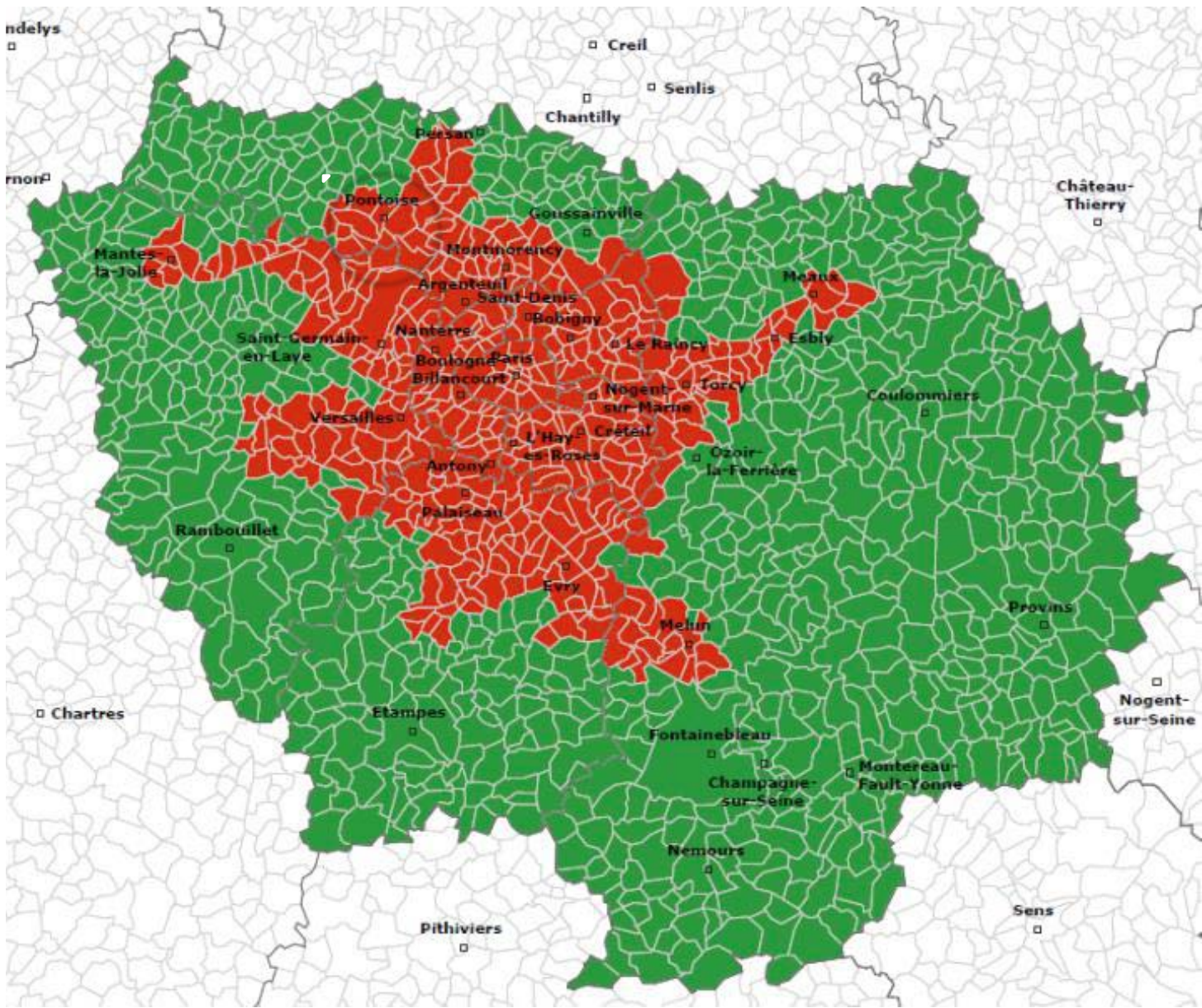
Le Code de l'environnement prévoit que les orientations du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) soient renforcées dans les zones où les valeurs limites de la qualité de l'air sont, ou risquent, d'être dépassées et dites « sensibles » en raison de l'existence de circonstances particulières locales, liées à la protection de certains intérêts.

Cette zone se caractérise par des **densités de populations élevées** (ou la présence de zones naturelles protégées), et par des **dépassements des valeurs limites concernant les particules PM₁₀ et les oxydes d'azote**.

La CACP fait partie de cette zone dite « sensible ».

La cartographie de la zone sensible recoupe la Zone Administrative de Surveillance¹ ZAG (ZAS-ZAG)², qui correspond en très grande partie à l'agglomération parisienne. Elle englobe la totalité des habitants potentiellement impactés par un dépassement des valeurs limites de NO₂. Elle couvre également 99,9 % de la population potentiellement impactées par un risque de dépassement des valeurs limites de PM₁₀.

Cartographie de la zone sensible pour la qualité de l'air en Ile-de-France (source : SRCAE d'IDF)



En rouge : zone sensible (435)
En vert : hors zone sensible (865)

¹ Les zones administratives de surveillance sont des zones réglementaires au niveau européen, dont le découpage vise à faciliter le reporting européen, harmoniser les modalités de surveillance, optimiser le nombre d'appareils de mesure à déployer et dimensionner les zones aux plans d'actions locaux existants afin de mieux appréhender les spécificités locales.
² Il s'agit de l'agglomération parisienne définie par l'INSEE en 1999, à laquelle l'agglomération des Meaux et les communes reliant les deux agglomérations sont rattachées.

3.1.4 Mesures sur Cergy et Pontoise

Station de mesures de Cergy-Pontoise

La station de type urbaine « Cergy-Pontoise » mesure les particules et l’ozone. Elle est implantée Boulevard de l’Oise, sur la commune de Cergy.

Note : les stations urbaines sont installées dans des quartiers densément peuplés (entre 3 000 et 4 000 habitants / km²), éloignées de toutes sources de pollution. Elles permettent ainsi d’estimer la pollution de fond en milieu urbain. Différents polluants peuvent être évalués : les PM₁₀, les oxydes d’azote (NO et NO₂), O₃ et SO₂.

Le tableau suivant présente les concentrations moyennes mesurées en 2014 pour ces polluants :

	Moyenne annuelle NO ₂ (µg/m ₃)	Moyenne annuelle O ₃ (µg/m ₃)
Moyennes mesurées	20	50
Valeur limite annuelle	40	-
Objectif de qualité	30	120

Avec :

- Les valeurs limites : valeurs contraignantes à ne pas dépasser, définies par la réglementation européenne.
- Les objectifs de qualité : définis par la réglementation française, qualité de l’air jugée acceptable ou satisfaisante.

En moyenne sur l’année 2014, sur cette station, les valeurs limite et les objectifs de qualité sont respectés pour l’ozone et les particules fines PM₁₀.

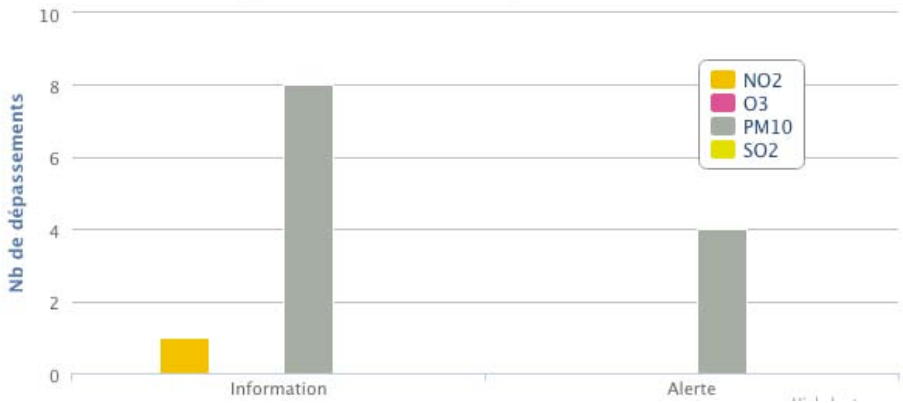
Episodes de pollution

En région Ile-de-France, le mois de mars 2014 a été particulièrement marqué par les épisodes de pollution : les niveaux d’information et d’alerte ont été dépassés pour les polluants « particules » et « dioxyde d’azote ».

La station de Cergy-Pontoise a enregistré les 13, 14 et 15 mars 2014 des concentrations en PM₁₀ respectivement de : 86, 115 et 57 µg/m³.



Localisation de la station de mesures Airparif sur la CACP



Historique des niveaux sur la période janvier à septembre 2014, en Ile-de-France (source : Airparif)

Concentrations annuelles

Les cartes présentées ici ont été réalisées par Airparif avec l'aide de l'État et sur demande de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie Île-de-France, afin de répondre aux exigences du Plan de protection de l'atmosphère de la région. Ces cartes présentent les **concentrations annuelles en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules (PM₁₀) pour l'année 2013.**

Sur le territoire de l'agglomération, la superficie et le nombre d'habitants concernés par un dépassement de la valeur limite annuelle en PM₁₀ (40 µg/m³) sont très faibles pour l'année 2013.

Note : compte-tenu des incertitudes de la méthode d'estimation employée, ces chiffres ne sont pas significatifs.

Note 2 : ces cartes communales sont extraites de la modélisation régionale effectuée chaque année par Airparif. Elles ne peuvent en aucun cas se substituer à une modélisation spécifique et locale de la qualité de l'air, qui prendrait en compte de façon plus détaillée le bâti, le trafic routier et d'autres sources plus locales de pollution.

A Cergy

Les voies les plus émettrices de polluants, et atteignant ou dépassant l'objectif de qualité pour les particules, voire la valeur limite fixée à 40 µg/m³, sont : l'autoroute A 15 au Nord et la route nationale N 184 à l'Est du territoire communal. Les boulevards sont également identifiés pour leurs émissions.

Ce constat confirme le rôle joué par le trafic routier dans les émissions de polluants atmosphériques (et de gaz à effet de serre).

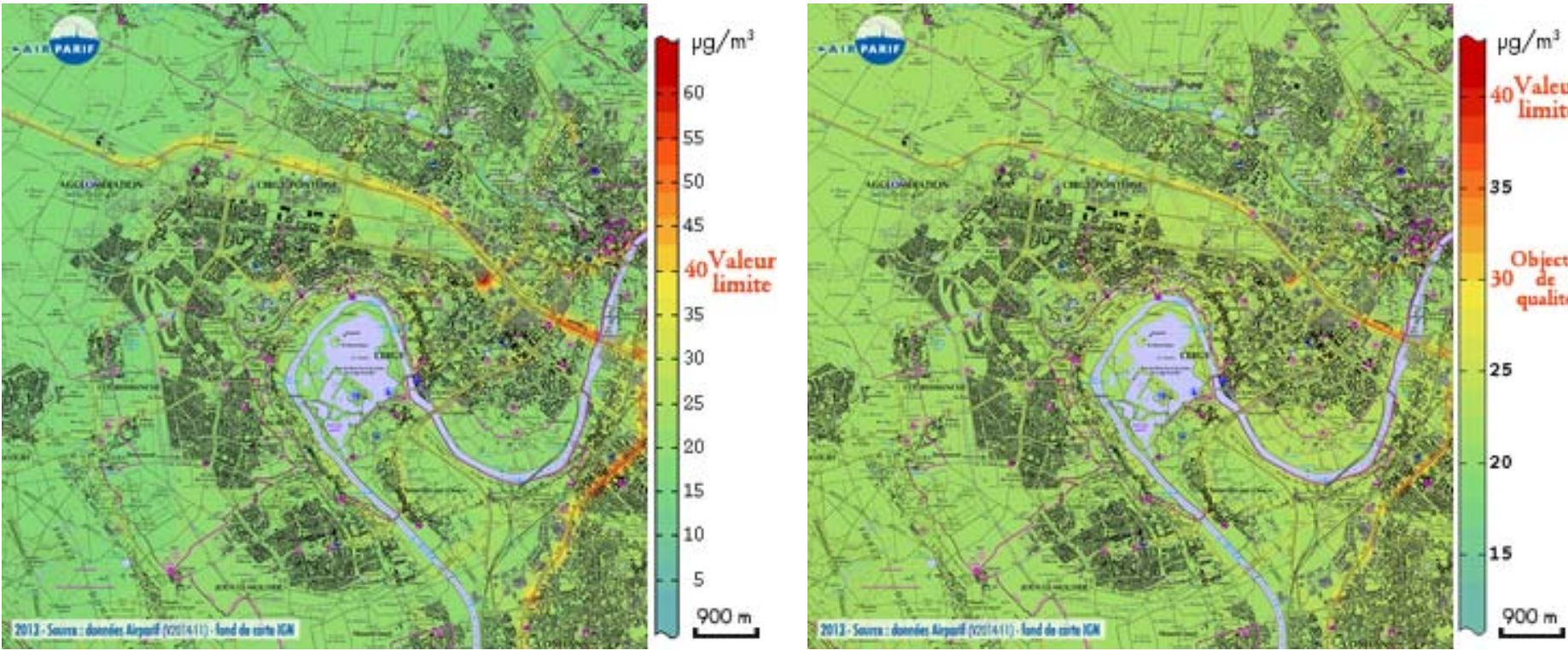
Le trafic routier est responsable de 55 % des émissions d'oxydes d'azote de la région Ile-de-France. La responsabilité au sein du secteur routier est partagée entre véhicules particuliers et poids lourds.

De plus, il représente 25 % des émissions de particules PM₁₀. Sont plus particulièrement en cause les véhicules particuliers et utilitaires légers.

(Source : Evaluation environnementale du PDUIF)

PM ₁₀		Pontoise	Val d'Oise	Ile-de-France
35 jours supérieurs à 50 µg/m ³	Nombre d'habitants affectés	négligeable	31 000	1 475 000
	Superficie cumulée (km ²)	négligeable	11	136
	Longueur de voirie concernée (km)	1	146	1 739
40 µg/m ³ en moyenne annuelle	Nombre d'habitants affectés	négligeable	< 500	30 000
	Superficie cumulée (km ²)	négligeable	négligeable	4
	Longueur de voirie concernée (km)	0	6	136

NO ₂		Pontoise	Val d'Oise	Ile-de-France
40 µg/m ³ en moyenne annuelle	Nombre d'habitants affectés	négligeable	26 000	3 422 000
	Superficie cumulée (km ²)	négligeable	8	243
	Longueur de voirie concernée (km)	0	84	1962



Concentration annuelle en NO₂ (à gauche) et en PM₁₀ (à droite) sur Cergy (source : Airparif)

A Pontoise

Les voies les plus émettrices de polluants, et qui atteignent ou dépassent l'objectif de qualité pour les particules, voire la valeur limite fixée à 40 µg/m³, sont : l'autoroute A 15 au Sud et la route nationale N 184 à l'Est du territoire communal. La RD 14, la RD 922 et la RD 984 contribuent également aux émissions.

Ceci confirme le rôle joué par le trafic routier dans les émissions de polluants atmosphériques (et de gaz à effet de serre).

3.1.5 Enjeux en lien avec les déplacements

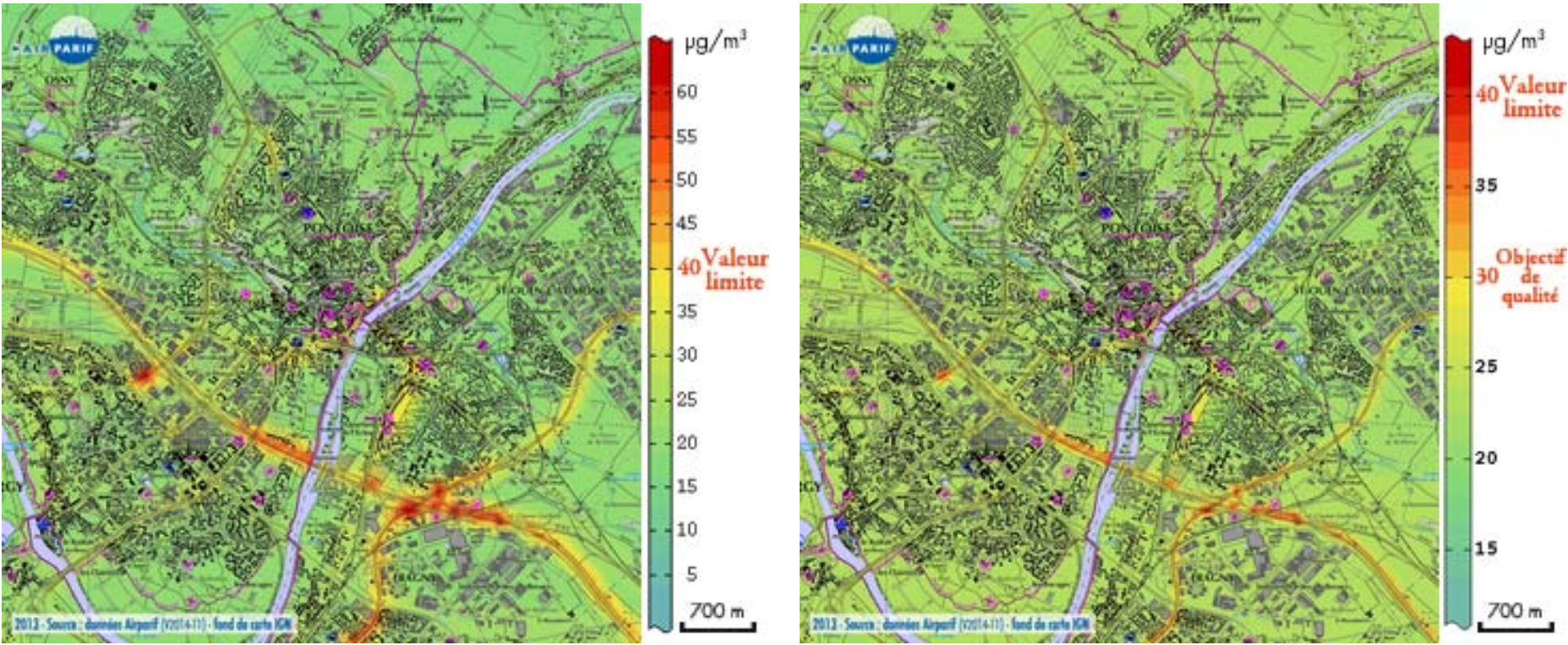
- Réduire les émissions de polluants atmosphériques.
- Réduire l'exposition des populations aux polluants atmosphériques issus des circulations routières.

3.1.6 Leviers d'action possibles dans le cadre du PLD

- Favoriser les modes alternatifs à la voiture (modes actifs, transports en commun), mais aussi le covoiturage.
- Limiter les vitesses de circulation (les émissions de polluants routiers à l'échappement étant directement dépendantes des vitesses de circulation).
- Limiter le trafic routier dans le cœur de l'agglomération (zone plus densément peuplée).

PM ₁₀		Pontoise	Val d'Oise	Ile-de-France
35 jours supérieurs à 50 µg/m³	Nombre d'habitants affectés	< 1 000	31 000	1 475 000
	Superficie cumulée (km²)	< 1	11	136
	Longueur de voirie concernée (km)	4	146	1 739
40 µg/m³ en moyenne annuelle	Nombre d'habitants affectés	négligeable	500	30 000
	Superficie cumulée (km²)	négligeable	négligeable	4
	Longueur de voirie concernée (km)	0	6	136

NO ₂		Pontoise	Val d'Oise	IDF
40 µg/m³ en moyenne annuelle	Nombre d'habitants affectés	négligeable	26 000	3 422 000
	Superficie cumulée (km²)	négligeable	8	243
	Longueur de voirie concernée (km)	2	84	1962



Concentration annuelle en NO₂ (à gauche) et en PM₁₀ (à droite) sur Pontoise (source : Airparif)

3.2 Exposition au bruit

3.2.1 Le bruit des infrastructures routières

Les infrastructures de transport présentent un potentiel important de nuisance acoustique, lorsque l'impact sonore ou l'urbanisation à proximité sont mal maîtrisés. Les nuisances dépendent à la fois :

- Des caractéristiques des véhicules, routiers ou ferroviaires : motorisation, type de roues, etc.,
- Des caractéristiques de l'infrastructure : revêtement de chaussée, état de la surface du rail, etc.,
- Des paramètres liés à l'usage des véhicules : vitesses de circulation, allure de circulation (conduite fluide, pulsée ou accélérée), pente de la voie, trafic,
- De l'organisation urbaine : densité du bâti, occupation du sol (habitat, activités, établissements sensibles...).

Conformément au Code de l'Environnement, et notamment aux articles L.571-1 à L.571-10 relatifs à la protection contre le bruit (ex. Loi cadre sur le bruit du 31 décembre 1992), précisés par le décret d'application n°95-21 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 30 mai 1996, les **infrastructures de transports terrestres sont classées en cinq catégories**, selon le niveau de bruit qu'elles engendrent (la **catégorie 1 étant la plus bruyante**).

Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque infrastructure classée. Le classement d'une voie est fonction des niveaux sonores de référence de jour et de nuit.

Différents arrêtés préfectoraux, portant classement des infrastructures de transports terrestres sur les communes de la CACP, et prescrivant l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit, recensent les tronçons d'infrastructures engendrant des nuisances sonores, ainsi que leur catégorie de classement :

- Réseau national** : A 15 et échangeurs, projet de l'A 104, RN 184, RN 2014 (Blvd. de la Paix), RN 14.
- Réseau départemental** : RD 984, RD 922, RD 915, RD 203, RD 92, RD 55, RD 48E, RD 27, RD 22, RD 14, RD 4, projet routier V 88.
- Réseau communal** : Blvd d'Osny, Blvd du Golf, Blvd de l'Oise, Blvd de Gaulle, Blvd d'Eancourt, Blvd du Port, Avenue des Trois Fontaines, et autres pénétrantes urbaines.
- Réseau ferroviaire** : lignes RER A et RER C, lignes SNCF 3601, 3528 et 3529, 2985, 2984, 2982, 2981, 2508, 2201, 326, 330, 337, 338.

Niveau sonore de référence le jour : LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence la nuit : LAeq (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit, en mètres, de part et d'autre de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1	300 m
76 < L < 81	71 < L < 76	2	250 m
70 < L < 76	65 < L < 71	3	100 m
65 < L < 70	60 < L < 65	4	30 m
60 < L < 65	55 < L < 60	5	10 m

Tableau extrait de l'article 4 de l'arrêté du 30 mai 1996, définissant les catégories de classement des infrastructures de transports terrestres et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit, de part et d'autre de l'infrastructure

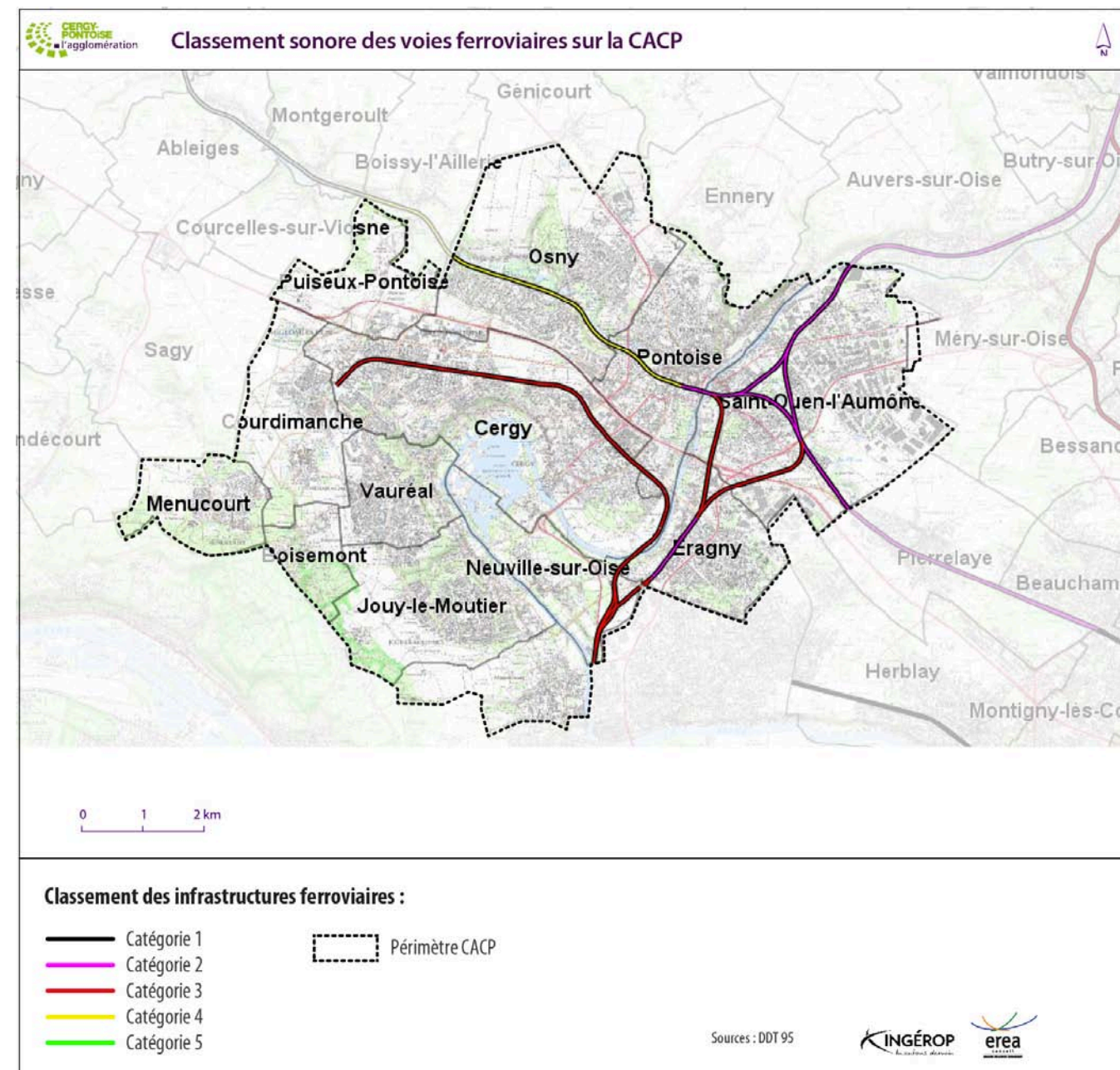
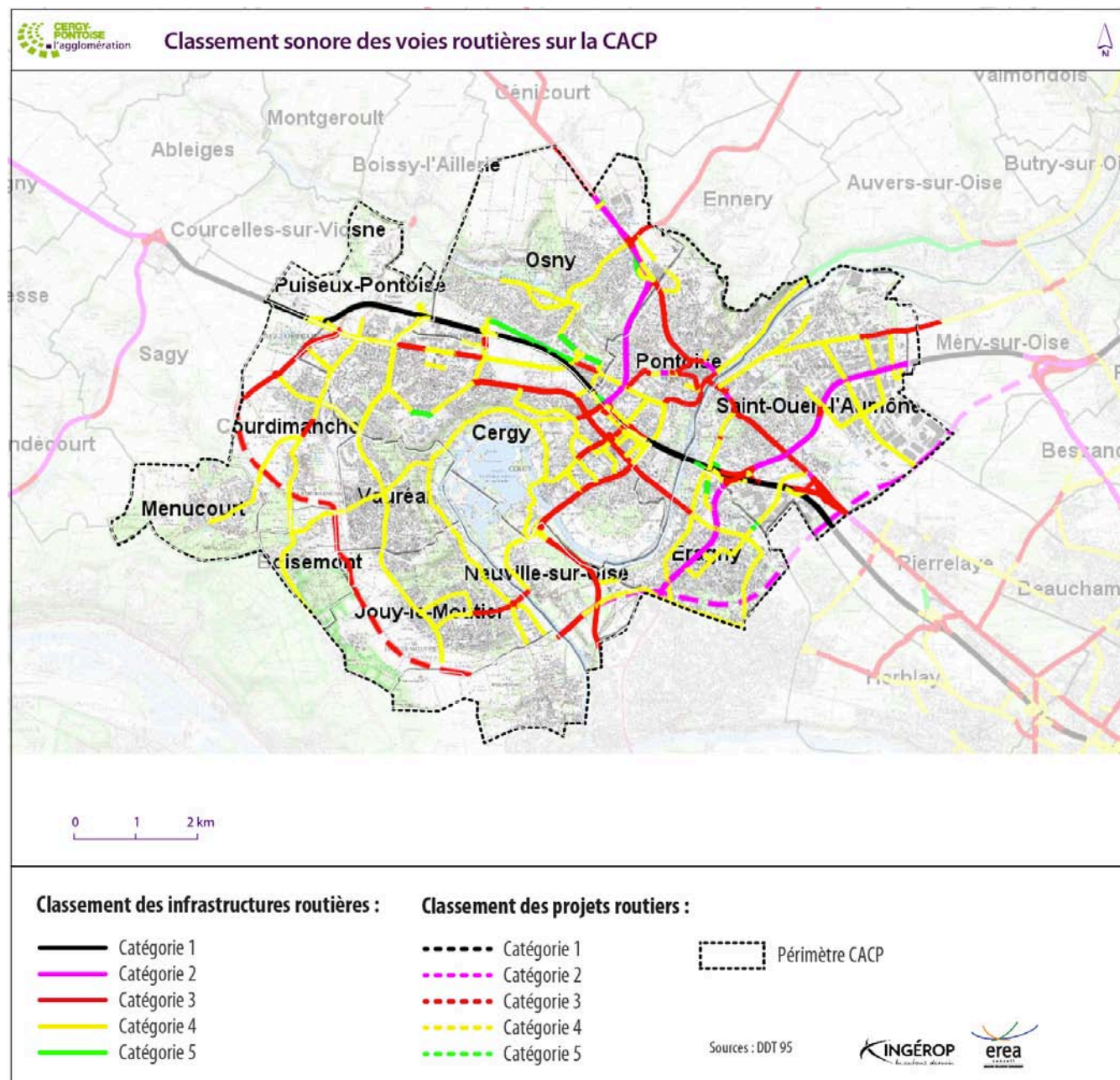
Note : le décibel A « dB(A) » est une unité de mesure du bruit. Sa variation n'est pas linéaire : un doublement du bruit ressenti correspond à une augmentation de 3 dB (A). Par exemple, 60 dB(A) + 60 dB(A) = 63 dB(A).

L'unité pondérée A permet de tenir compte de la sensibilité de l'oreille humaine en fonction de la fréquence du son.

LAeq : niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, intégrant l'ensemble des bruits perçus au cours de la période T.



Intensité du bruit (source : bruitparif)



3.2.2 Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

PPBE de l'Etat dans le Val d'Oise

Le projet de PPBE État dans le Val d'Oise est élaboré par la Direction Départementale des Territoires, sous l'autorité du préfet du Val d'Oise. Il est le résultat d'une étroite collaboration entre :

- La DRIEA IF, Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Île-de-France (plus particulièrement les départements de maîtrise d'ouvrage de la DIRIF³, gestionnaires du réseau routier national non concédé et le CETE IF⁴).
- La DRIEE, Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie.
- DR-IdF RFF, la Direction Régionale de Réseau Ferré de France (gestionnaire des voies ferrées).
- La SANEF ; gestionnaire du réseau routier national concédé.
- La DDT du Val d'Oise.

Ce PPBE a été **approuvé le 3 octobre 2012**, par arrêté préfectoral.

Il identifie les Points Noirs du Bruit (PNB) des réseaux routier national et autoroutier sur le département et détermine les mesures nécessaires à mettre en œuvre pour les traiter.

La **directive européenne du 25 juin 2002** relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour objet de définir une approche commune à tous les États membres afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cet objectif se décline en trois actions :

- L'évaluation de l'exposition au bruit des populations.
- La mise en œuvre de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des « zones calmes » (espaces extérieurs remarquables du fait de leur faible exposition et méritant donc une attention particulière).
- L'information du public.

Deux outils ont été créés pour l'occasion : les **cartes de bruit stratégiques** (CBS) et les **plans de prévention du bruit dans l'environnement** (PPBE).

La directive européenne de 2002 a été transposée en droit français par ordonnance, ratifiée par la loi du 26 octobre 2005, et figure désormais dans le Code de l'Environnement (articles L.572-1 à 11).

Les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique, qui a essentiellement pour objectif d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et d'inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit, et de préservation des zones de calme. Elles permettent de **représenter des niveaux de bruit dans l'environnement**, mais également de **quantifier les nuisances sonores** (estimation du nombre de personnes exposées, des établissements d'enseignement et de santé impactés).

Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent le bruit et sa propagation (données de trafic, vitesse, relief, etc.).

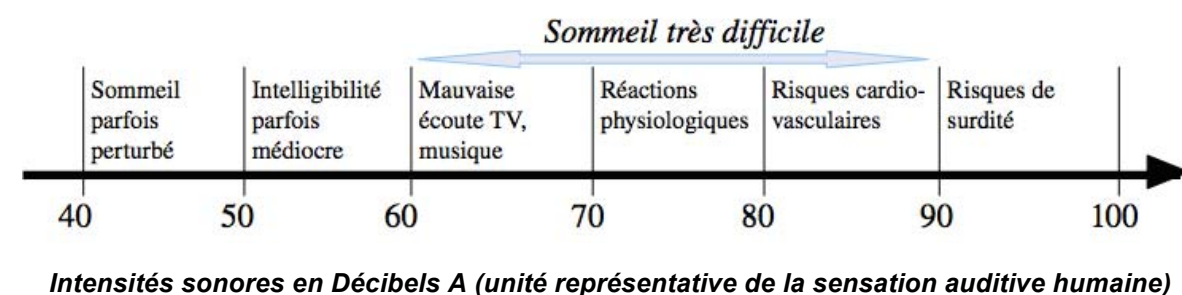
Les cartes de bruit ainsi produites sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'évaluer la population exposée.

Les indicateurs de bruit utilisés sont ceux définis par la directive 2002/49/CE et ses textes de transposition en droit français, c'est à dire :

- Le **Lden (Level Day Evening Night)** qui rend compte de l'exposition sur 24h et prend en compte la sensibilité particulière de la population dans certaines tranches horaires (en soirée et surtout la nuit).
- Le **Ln (Level Night)** destiné à rendre compte des perturbations du sommeil observées chez les personnes exposées au bruit en période nocturne.

Les cartes de bruit stratégiques concernent :

- Les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules (moyenne d'environ 8 200 véhicules / jour).
- Les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains (moyenne d'environ 82 trains / jour).
- Les aéroports civils dont le trafic est supérieur à 50 000 mouvements par an.
- Les **agglomérations de plus de 100 000 habitants (dont la CACP fait partie)**.



³ DIRIF : Direction Interdépartementale des Routes d'Île-de-France.

⁴ CETE IF : Centre d'Études Techniques de l'Équipement d'Île-de-France.

Territoire et infrastructures concernés

Le réseau cartographié par le préfet de département, pour la première échéance imposée par la directive européenne, concerne les très grandes infrastructures, c'est-à-dire, les routes dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules et les voies ferrées dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 trains.

Dans le Val d'Oise, les voies concernées sont :

Infrastructures routières :

- * Les autoroutes : A1, A15, A16, A115.
- * Les routes nationales : N1, N14, N14Z, N104, N184, N515.
- * Les routes départementales : D10, D11, D14, D15, D16, D27, D28, D41, D47, D47A, D48, D48E, D84, D84A, D92E, D106, D109, D122, D124, D125, D139, D140, D144, D170, D207, D209, D301, D308, D311, D316, D317, D370, D372, D401, D403, D407, D409, D411, D470, D502, D506, D508, D909, D909A, D915, D922, D927, D928, D929Z, D970.

Infrastructures ferroviaires :

- * Les lignes ferroviaires : 76000, 226000, 226310, 272000, 325000, 326000, 330000, 334000, 340000.

Cartes de bruit

Ces cartes stratégiques du bruit du Val d'Oise sont de 4 types :

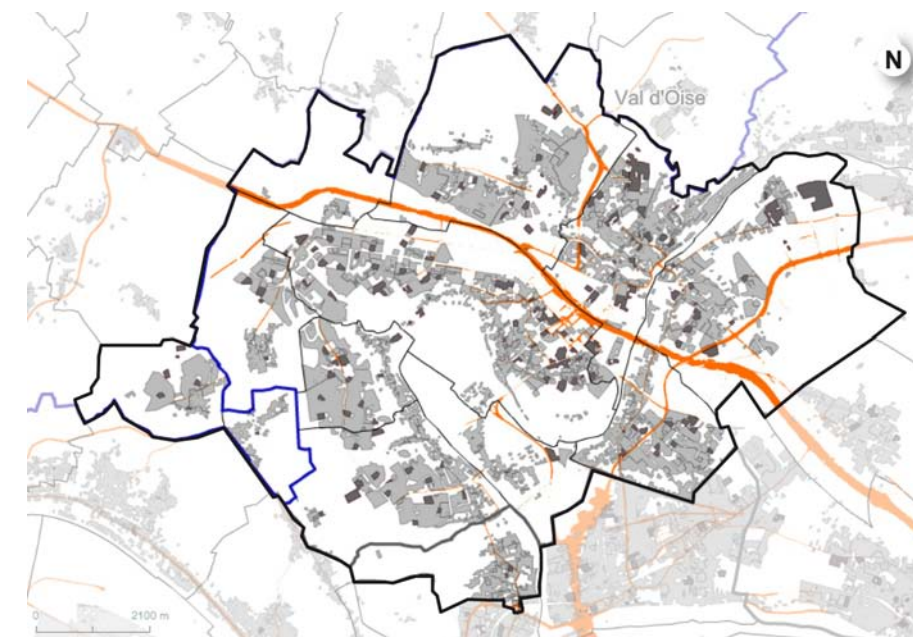
- Les **cartes « A »** représentent les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones tracées à partir de 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln.
- Les **cartes « B »** représentent les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet (arrêtés de classement sonore des voies bruyantes).
- Les **cartes « C »** représentent les zones concernant les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé où les valeurs limites sont dépassées.
- Les **cartes « D »** représentent les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence.

Les cartes de bruit apportent également une **estimation du nombre de personnes** vivant dans les bâtiments d'habitation, **exposées au bruit** et du **nombre d'établissements sensibles** (bâtiments de santé et d'enseignement)) par intervalles de 5 décibels en Lden et Ln.

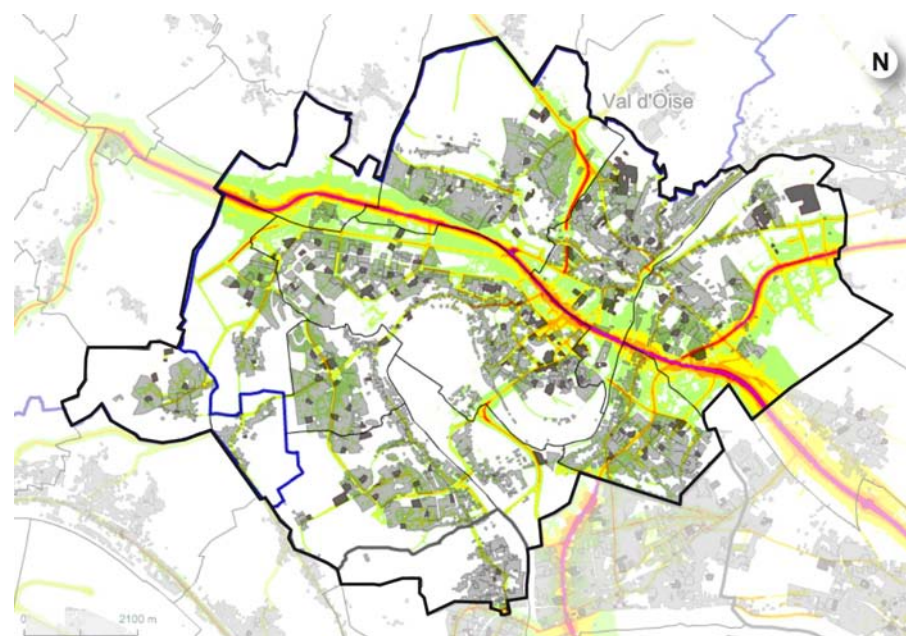
Cartes de bruit stratégiques « ROUTES »



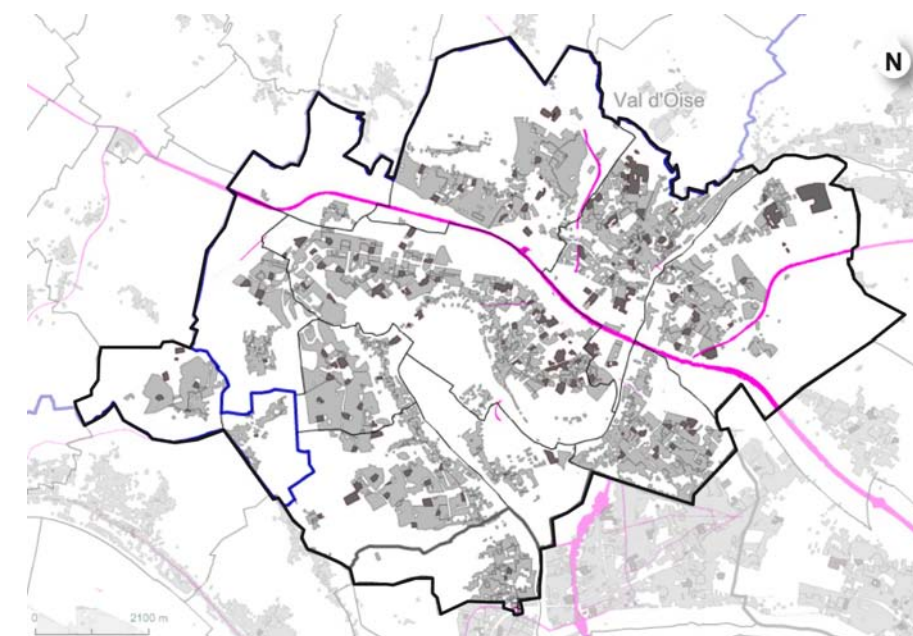
Niveaux sonores jour / soir / nuit (Lden)



Dépassement des niveaux sonores jour / soir / nuit (Lden)

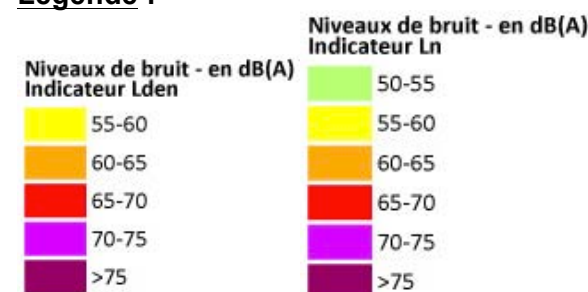


Niveaux sonores nuit (Ln)



Dépassement des niveaux sonores nuit (Ln)

Légende :



En conclusion, aux abords des très grandes infrastructures routières, les cartes de bruit montrent que la population en territoire où l'indice Lden est supérieur à 55 dB(A), représente près de 9 % de la population valdoisienne ; la moitié de cette population résidant dans des zones où l'indice Ln (nuit) est supérieur à 50 dB(A).

Pour le bruit des très grandes infrastructures ferroviaires, 5 % de la population valdoisienne est située dans des zones où l'indice Lden est supérieur à 55 dB(A) ; 3 % de cette population se trouvant dans des zones où l'indice Ln (nuit) est supérieur à 50 dB(A).

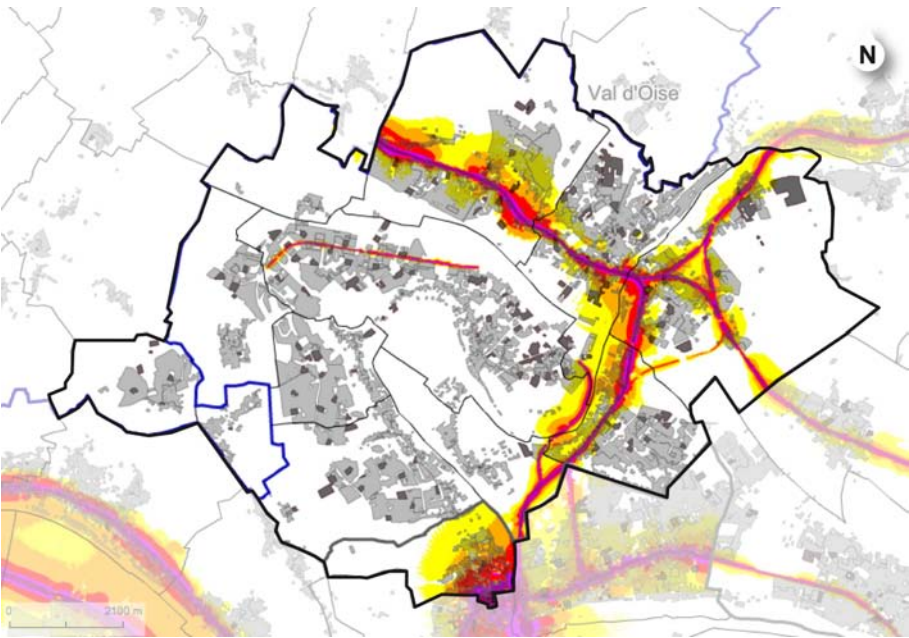
Points Noirs Bruit

Se basant sur les cartes de bruit stratégiques, la recherche des points noirs du bruit (PNB) est la première étape du PPBE. Cette étape permet de recenser de manière plus précise, dans les zones de bruit critique, tous les bâtiments sensibles et d'affiner l'estimation des personnes exposées à des valeurs de bruit Lden et Ln dépassant les seuils réglementaires.

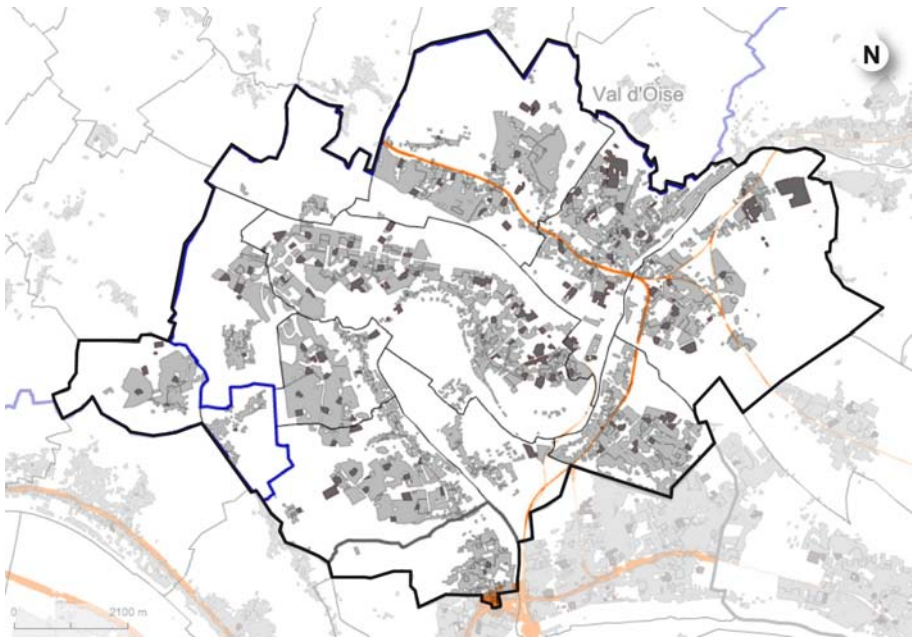
Les PNB identifiés sur le territoire de la CACP le sont sur la commune de Saint-Ouen l'Aumône :

Adresse	Source de bruit	Nb d'habitants
Collège Marcel Pagnol	RN 184 / A 15	16
111 rue d'Herblay	RN 184	2

Sur les 51 PNB identifiés dans le département du Val d'Oise, ceux de Saint-Ouen l'Aumône correspondent à une priorité de traitement n°29 et n°51.



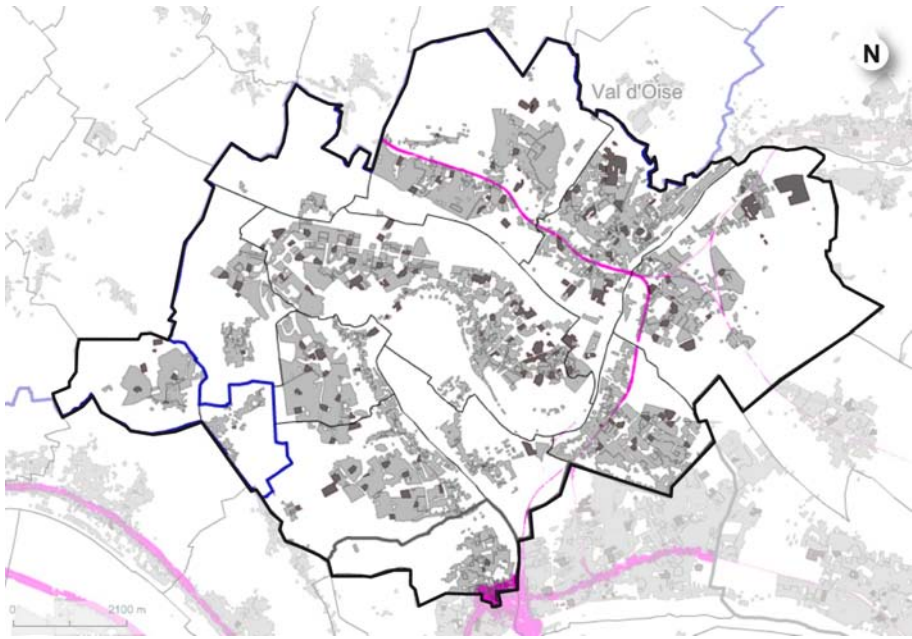
Niveaux sonores jour / soir / nuit (Lden)



Dépassement des niveaux sonores jour / soir / nuit (Lden)



Niveaux sonores nuit (Ln)



Dépassement des niveaux sonores nuit (Ln)

Légende :



Prise en compte des zones calmes

A l'échelle européenne, les PPBE des agglomérations de plus de 250 000 habitants et des grandes infrastructures doivent viser également à **protéger les « zones calmes » contre une augmentation du bruit**.

Les « zones calmes » sont des **espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit**, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition, compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. (article L.572-6 du code de l'environnement).

3.2.3 Enjeux en lien avec les déplacements

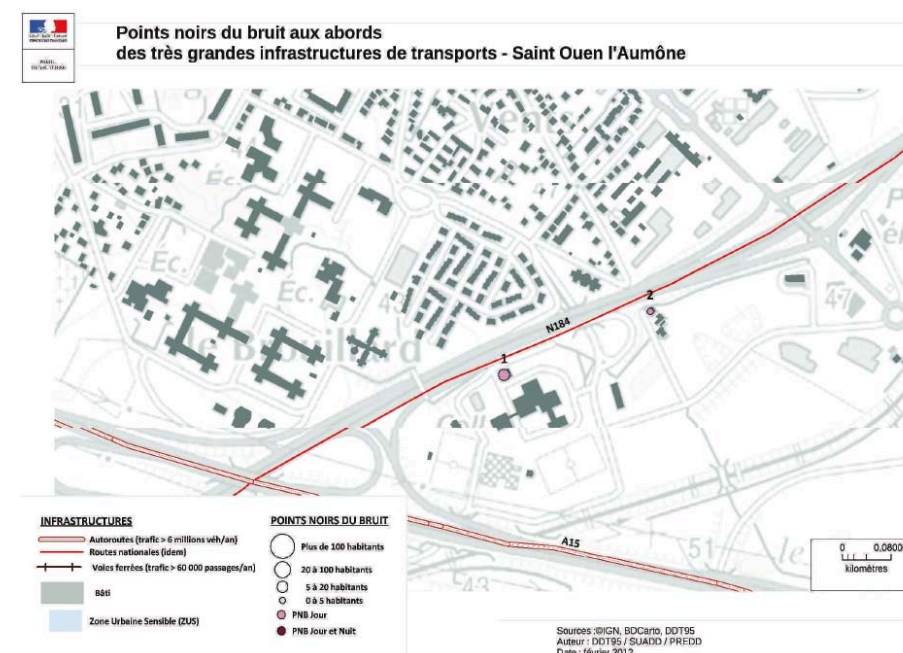
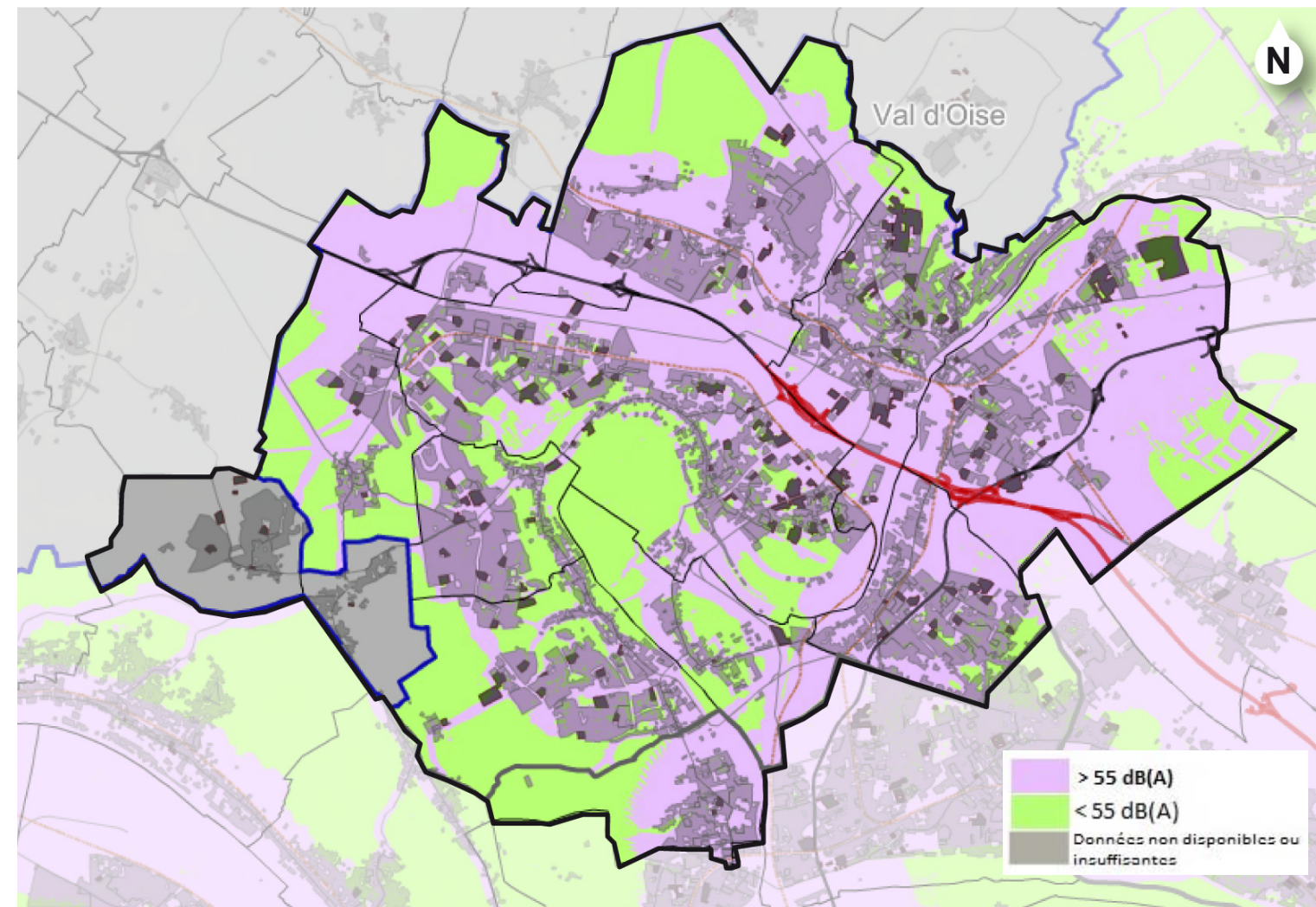
➤ Réduire les niveaux de bruit dans les zones urbaines, qui présentent de risques pour la santé humaines.

3.2.4 Leviers d'action possibles dans le cadre du PLD

- Réduire le trafic automobile.
- Limiter la place de la voiture individuelle dans la ville.
- Développer les zones de circulation apaisée⁵.
- Réduire les vitesses de circulation.
- Améliorer le revêtement des chaussées.
- Mettre en place des mesures de limitation de la propagation du bruit (écran antibruit et isolation des façades).

⁵ La rue n'est jamais uniquement vouée à la circulation : elle accueille d'innombrables usages, activités et fonctions, qui cohabitent plus ou moins aisément. Modérer la vitesse est un des outils les plus efficaces pour résoudre les conflits d'usage et favoriser la mixité entre les modes de déplacement, tout en assurant les conditions de sécurité indispensables. La zone 30, la zone de rencontre et l'aire piétonne sont donc autant d'outils réglementaires pour organiser le partage de l'espace public.

Carte des niveaux de bruit supérieurs à 55 dB(A) toutes sources de bruit confondues



3.3 Emissions de gaz à effet de serre et consommations d'énergie

3.3.1 Problématique du changement climatique

Depuis le début de l'ère industrielle, l'homme a rejeté dans l'atmosphère des gaz (gaz carbonique, méthane, oxydes d'azote, etc.) qui augmentent artificiellement l'effet de serre. Si cet ajout à l'effet de serre naturel est faible (environ +1 %), il est amplifié par la vapeur d'eau et a ainsi contribué à l'augmentation de la température moyenne de notre planète d'environ 0,5°C, observée dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle. Les dernières années ont donné quelques aperçus des risques que feraient courir le changement climatique associé...

Les rapports du Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'évolution du Climat (GIEC, 2001, 2007 et 2012) ne laissent plus de place au doute quant à la réalité du changement climatique, et renforcent la gravité de ses impacts : en l'absence d'une réduction de grande ampleur des émissions de gaz à effet de serre découlant de l'activité humaine, notre planète connaîtra une augmentation moyenne de la température au sol de 1,8 à 4°C en valeur centrale, et de 1,1 à 6,4°C en valeur extrême, d'ici à la fin du siècle.

Pour mémoire, le chiffre de 6°C correspond au même choc thermique que celui qui sépare une période glaciaire d'une interglaciaire, mais en 100 ans au lieu de 10 000 ans.

Ainsi, le facteur 4 correspond à un objectif national de division par 4 de nos émissions de gaz à effet de serre (notamment le CO₂) d'ici à 2050, afin de contenir le réchauffement climatique à un niveau d'élévation de 2°C, par rapport au niveau de référence de 1990.

Le facteur 4 s'applique globalement et non sur chaque secteur. Certains sont très générateurs de GES et de fortes diminutions sont possibles (habitat et transport, par exemple). D'autres secteurs, tels que l'énergie, sont moins émetteurs de GES et seront donc plus difficiles à réduire.

La diminution des émissions s'appuie sur 3 piliers :

- La réduction de l'utilisation des énergies fossiles.
- La diminution de la consommation pour un service fourni (efficacité énergétique).
- Le développement des énergies renouvelables, non émettrices de GES.

Le **Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France (SRCAE)** a été élaboré conjointement par les services de l'Etat (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie - DRIEE), du Conseil régional et de l'ADEME, en associant de multiples acteurs du territoire dans un riche processus de concertation. Le Schéma Régional Eolien (SRE) constitue un volet annexé au SRCAE.

Le SRCAE fixe **17 objectifs et 58 orientations stratégiques** pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Le SRCAE définit les trois grandes priorités régionales pour 2020 :

- Le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel.
- Le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalent logements raccordés.
- La réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

Le SRCAE constitue non seulement le cadre de référence régional en matière d'énergie et de qualité de l'air mais aussi une boîte à outils pour aider les collectivités à définir les actions concrètes à mener sur leurs territoires, dans le cadre des Plans Climat Energie Territoriaux. Il a été **approuvé par le Conseil régional le 23 novembre 2012 et arrêté par le Préfet de région le 14 décembre 2012.**

Les objectifs dans le secteur des transports :

- Réduire de 2 % les trajets en voiture particulière et en deux-roues motorisés (horizon 2020).
- Augmenter de 20 % les trajets en transports en commun (horizon 2020).
- Augmenter de 10 % les trajets en modes de déplacement actifs (horizon 2020).
- Passer à 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables (horizon 2020).
- Réduire de 20 % les consommations énergétiques des transports à horizon 2020, et de 73 % à horizon 2050.
- 50 % des marchandises transportés par voie fluviale, par voie ferrée ou par véhicules décarbonés (horizon 2050).

N°	OBJECTIFS	N°	ORIENTATIONS
TRA 1	Encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels motorisés	TRA 1.1	Développer l'usage des transports en commun et des modes actifs
		TRA 1.2	Aménager la voirie et l'espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs et prévoir les livraisons de marchandises
		TRA 1.3	S'appuyer sur les Technologies d'Information et de Communication pour limiter la mobilité contrainte et les besoins en déplacements
		TRA 1.4	Inciter les grands pôles générateurs de trafic à réaliser des Plans de Déplacements
TRA 2	Réduire les consommations et émissions du transport de marchandises	TRA 2.1	Favoriser le report modal, les modes ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises
		TRA 2.2	Optimiser l'organisation des flux routiers de marchandises
TRA 3	Favoriser le choix et l'usage de véhicules adaptés aux besoins et respectueux de l'environnement	TRA 3.1	Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
		TRA 3.2	Favoriser le recours à des véhicules moins émetteurs et moins consommateurs
TRA 4	Limiter l'impact du trafic aérien sur l'air et le climat	TRA 4.1	Sensibiliser les Franciliens et les visiteurs aux impacts carbone du transport aérien et promouvoir des offres alternatives à son usage
		TRA 4.2	Limiter l'impact environnemental des plateformes aéroportuaires

Orientations du SRCAE D'IDF dans le domaine des transports

3.3.2 Emissions de gaz à effet de serre

Définition

Les gaz à effet de serre (GES) sont des composants gazeux qui absorbent le rayonnement infrarouge émis par la surface terrestre, contribuant ainsi à l'effet de serre.

Il existe plus de 40 gaz à effet de serre. Cependant, le **Protocole de Kyoto n'en vise que 6 : le dioxyde de carbone (CO₂), le protoxyde d'azote (N₂O), le méthane (CH₄) et trois types de gaz fluorés** (les hydrochlorofluorocarbures HCFC, les perfluorocarbures PFC et l'hexafluorure de soufre SF₆).

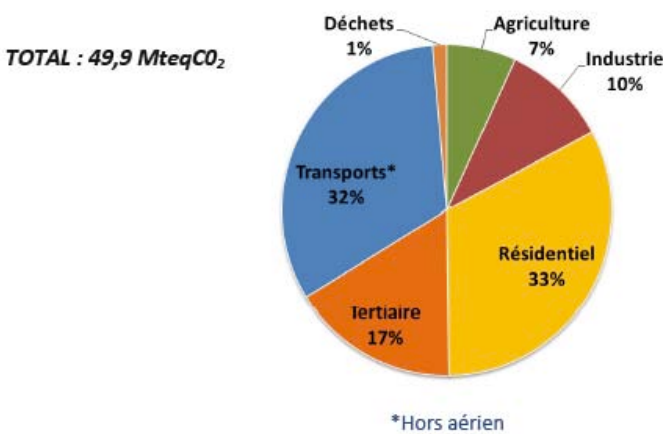
Le CO₂ est celui qui est émis dans les proportions les plus importantes, mais l'impact des 5 autres sur l'effet de serre est loin d'être négligeable : en effet, tous possèdent un « potentiel de réchauffement » nettement supérieur à celui du CO₂. À titre d'exemple, le CH₄ est 25 fois plus puissant que le CO₂, le N₂O 298 fois, et le SF₆ 22 800 fois supérieur au CO₂.

Bilan des émission en Ile-de-France

En Ile-de-France, les émissions de GES du périmètre SRCAE représentent 50 millions de tonnes équivalent CO₂, et sont presque exclusivement liées aux consommations énergétiques.

Le secteur des transports est le second émetteur de gaz à effet de serre régional (32 %), juste après le secteur des bâtiments résidentiels (33 %). Plus de 2/3 des émissions le sont par le transport de personnes. Plus de 80 % du volume d'émissions du secteur est imputable aux modes routiers, notamment aux véhicules particuliers, aux véhicules utilitaires et aux poids lourds.

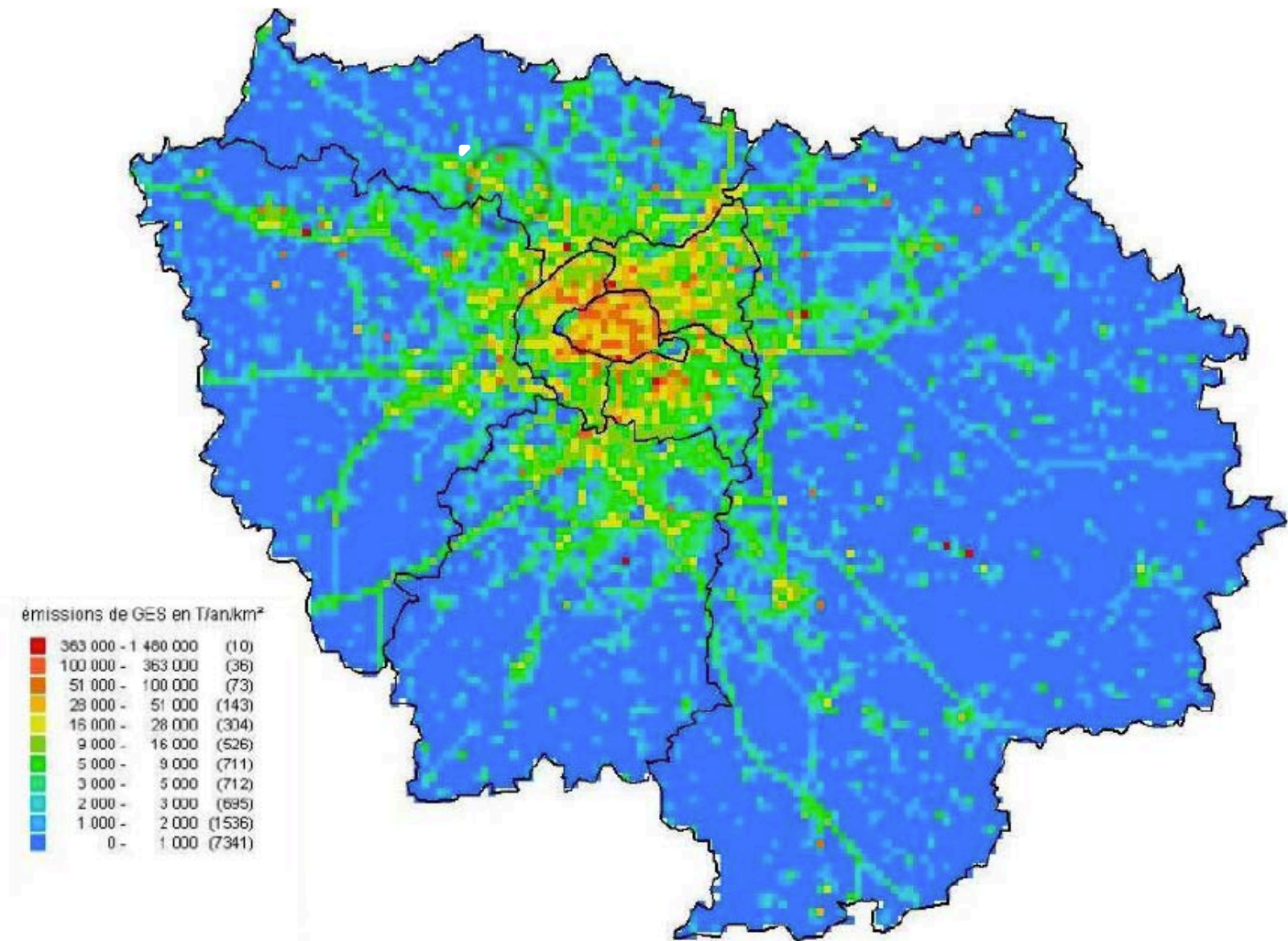
Dès lors, agir sur la réduction des consommations permet mécaniquement de réduire les émissions de GES.



Contribution des différents secteurs aux émissions de GES franciliennes en 2005 (source : SRCAE)

Principaux gaz à effet de serre	PRG sur 100 ans (GIEC 2007)	Principales sources
CO2	1	déboisements, combustions, chauffages, production d'énergie à partir de combustibles fossiles, automobiles,
CH4	25	élevage de bétail (gaz issu de la digestion chez les ruminants), fermentation naturelle de matière organique en absence d'oxygène (marais, culture de riz, sites d'enfouissement de déchets organiques, etc.), combustion de biomasse, diffusion de gaz naturel, houillère,
N2O	298	combustions, dénitrification des sols, engrais azotés,
HFC, PFC	de 124 à 12 200 suivant les gaz	fluides frigorigènes ou caloporteurs (réfrigérateurs, congélateurs, climatiseurs,...) gaz propulseurs de mousses et d'aérosols)
SF6	22 800	industrie, semi-conducteurs, construction électrique, etc.

PRG et sources des principaux gaz à effet de serre (source : ADEME et GIEC 2007)



Cartographie des émissions directes de GES en Ile-de-France en tonnes/an/km² (source : SRCAE)

3.3.3 Consommations d'énergie⁶

La consommation énergétique finale en Ile-de-France, tous secteurs confondus, s'élevait à 240 000 GWh/an⁷ en 2005 (hors transport aérien). Ce niveau de consommation, le plus élevé des régions françaises (13 % de la consommation énergétique finale nationale), s'explique par la forte concentration de population : en effet, rapportée au nombre d'habitants, la consommation francilienne apparaît inférieure à la moyenne nationale (25 MWh / hab⁸ en IDF contre 32 en moyenne France).

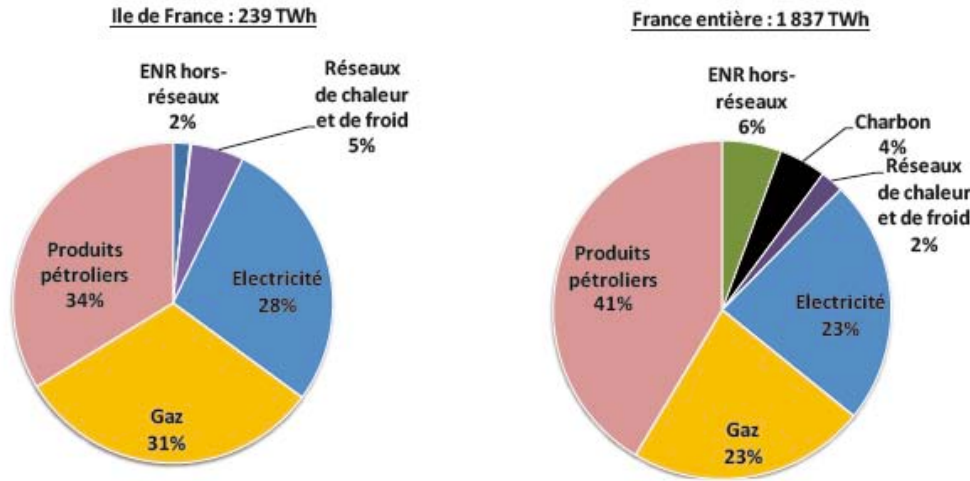
Bilan par énergie

65 % de la consommation énergétique finale du territoire régional est d'origine fossile (issue des produits pétroliers ou du gaz naturel, utilisés directement ou via des réseaux de chaleur).

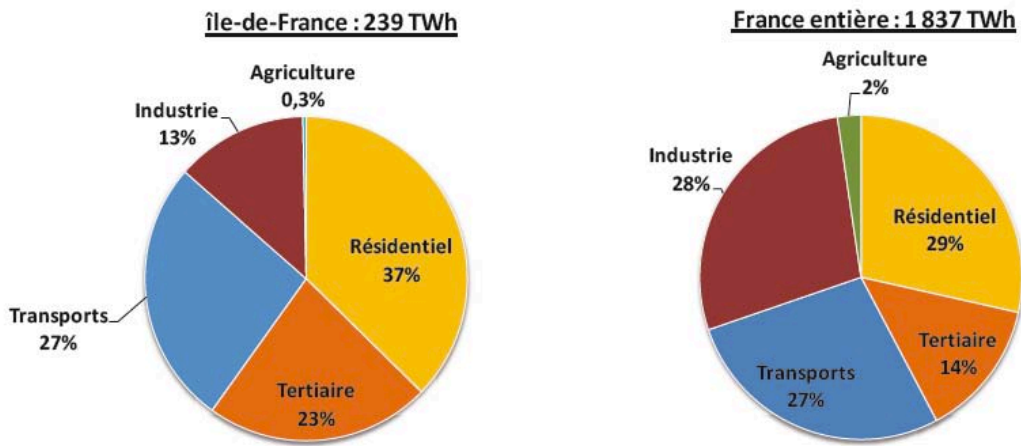
Bilan par secteur

La région Ile-de-France se distingue nettement de la moyenne métropolitaine. Le profil énergétique est révélateur des caractéristiques très urbaines du territoire et de son économie majoritairement tournée vers le tertiaire. Ainsi, les secteurs du bâtiment (résidentiel et tertiaire) représentent à eux deux 60 % de ces consommations énergétiques.

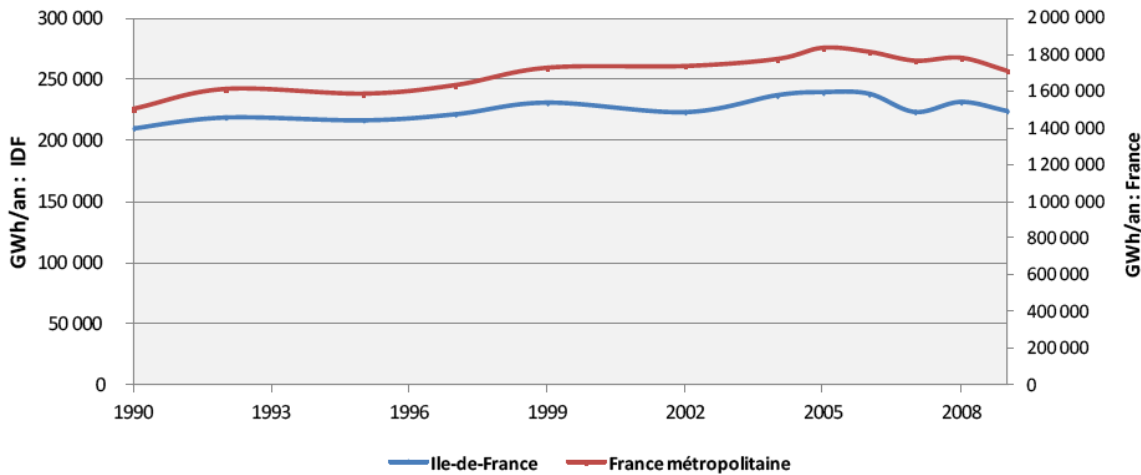
Le secteur des transports (hors transport aérien) occupe également une place importante puisqu'il représente 27 % de la consommation d'énergie finale de la région Ile-de-France.



Consommation d'énergie finale en 2005 par produit (source : SRCAE)



Consommation d'énergie finale en 2005 par secteur (source : SRCAE)



Evolution de la consommation énergétique en Ile-de-France (source : SRCAE)

⁶ Source : SRCAE d'Ile-de-France.
⁷ GWh : symbole du gigawatt-heure, unité de mesure d'énergie qui correspond à la puissance d'un gigawatt actif pendant une heure. 1 GWh équivaut à 1 million de kWh.
⁸ MWh : symbole du mégawatt-heure. 1 MWh équivaut à 1 000 kWh.

3.3.4 Bilan Carbone® 2010 de la CACP⁹

Définition

Le Bilan Carbone® est un outil de calcul des émissions de gaz à effet de serre induites par les activités d'une entité : entreprise, collectivité ou établissement public.

Mis au point par l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), il évalue les émissions liées notamment à la combustion d'énergies fossiles dans les logements, les industries et les entreprises du tertiaire, ainsi que celles liées au traitement de fin de vie des déchets, à l'acheminement et au transit de marchandises sur le territoire, au déplacement des habitants et des visiteurs qui entrent et sortent du territoire ; il prend en compte l'ensemble des produits consommés ainsi que les fuites de fluides frigorigènes.

Le diagnostic de la situation permet d'évaluer la portée des mesures à engager pour réduire la vulnérabilité d'un territoire, d'anticiper les mutations socio-économiques à venir, et de participer à la réduction active des émissions de gaz à effet de serre.

Le Bilan Carbone® de La CACP porte sur les émissions induites par la gestion du patrimoine possédé ou géré par l'intercommunalité, des services publics rendus en tant que collectivité territoriale et, plus largement, sur les émissions de l'ensemble du territoire intercommunal (activités des résidents, entreprises et collectivités).

Le « périmètre global » du Bilan Carbone® s'intéresse à l'ensemble des émissions de GES produites à une échelle donnée (patrimoine et services de la collectivité ou territoire).

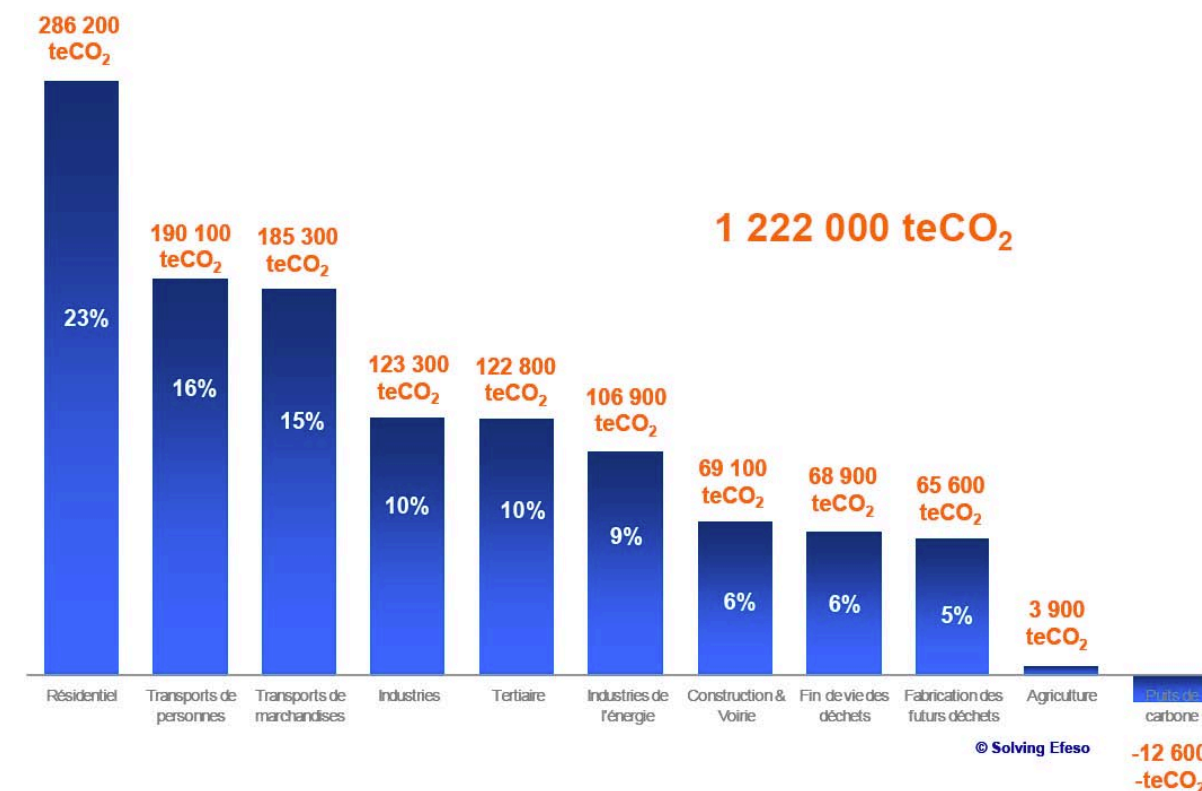
L'année de référence est 2008.

Bilan Carbone® Territoire

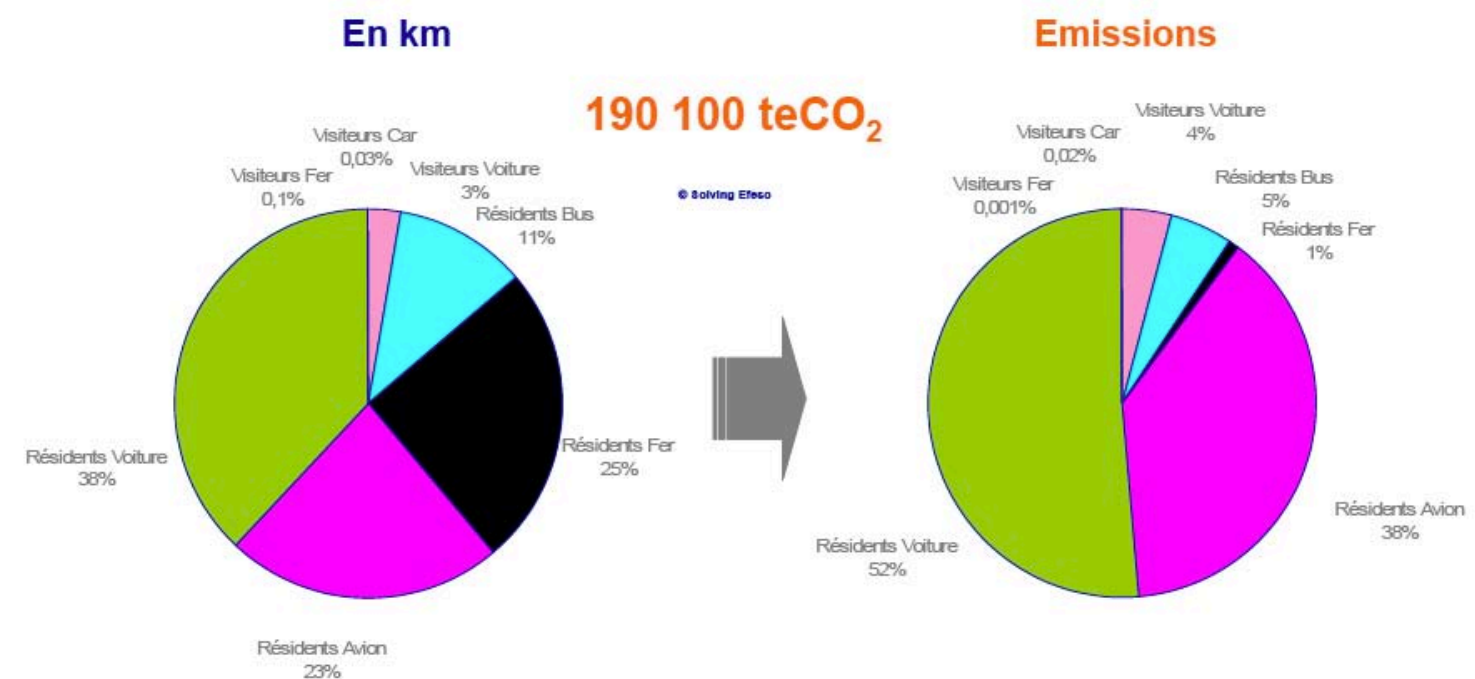
Les émissions énergétiques de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise sont estimées à 1 222 000 teCO₂. **Le secteur du transport est responsable de 31 % des émissions du territoire** (16 % Transport de personnes et 15 % Transport de marchandises). Il est précédé du secteur Résidentiel - Tertiaire (33 % des émissions).

Habitants de l'Agglomération

L'impact principal des déplacements de personnes est réalisé par les habitants du territoire, avec 96 % des émissions, soit près de 181 900 teCO₂. Les deux postes principaux d'émissions correspondent à une estimation de l'impact des déplacements réalisés en voiture et en avion (170 700 teCO₂ émis).



Emissions du volet Territoire de la CACP (source : Bilan Carbone® de la CACP – 2010)



Émissions liées aux déplacements de personnes (190 100 teCO₂)
(source : Bilan Carbone® de la CACP – 2010)

⁹ Source : Bilan carbone® de la CACP – Solving Efeso – Janvier 2010.

Elles traduisent le **niveau de pénétration élevé de l'utilisation de la voiture** (plus de 52 % des émissions) sur la CACP et plus largement en Région Ile-de-France.

Les émissions liées à l'utilisation des transports en communs (bus et voie ferrée) représentent aujourd'hui une faible part des émissions liées aux déplacements de personnes (11 000 teCO₂). Elles reflètent **l'efficacité énergétique des transports collectifs comparativement aux modes de déplacements individuels**. Un développement supplémentaire de ces axes permettrait de réduire les émissions individuelles.

En effet, seuls 16% de la population utilisent les transports en commun ; pourtant 60 % de la population dispose d'une bonne accessibilité.

Cette situation traduit l'intérêt d'étudier toute proposition visant à améliorer les taux de report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun (amélioration de la desserte en bus) ou des solutions alternatives (covoiturage, auto partage ...).

Visiteurs

L'impact estimé des déplacements visiteurs ne représente qu'environ 4 % des émissions liées aux déplacements.

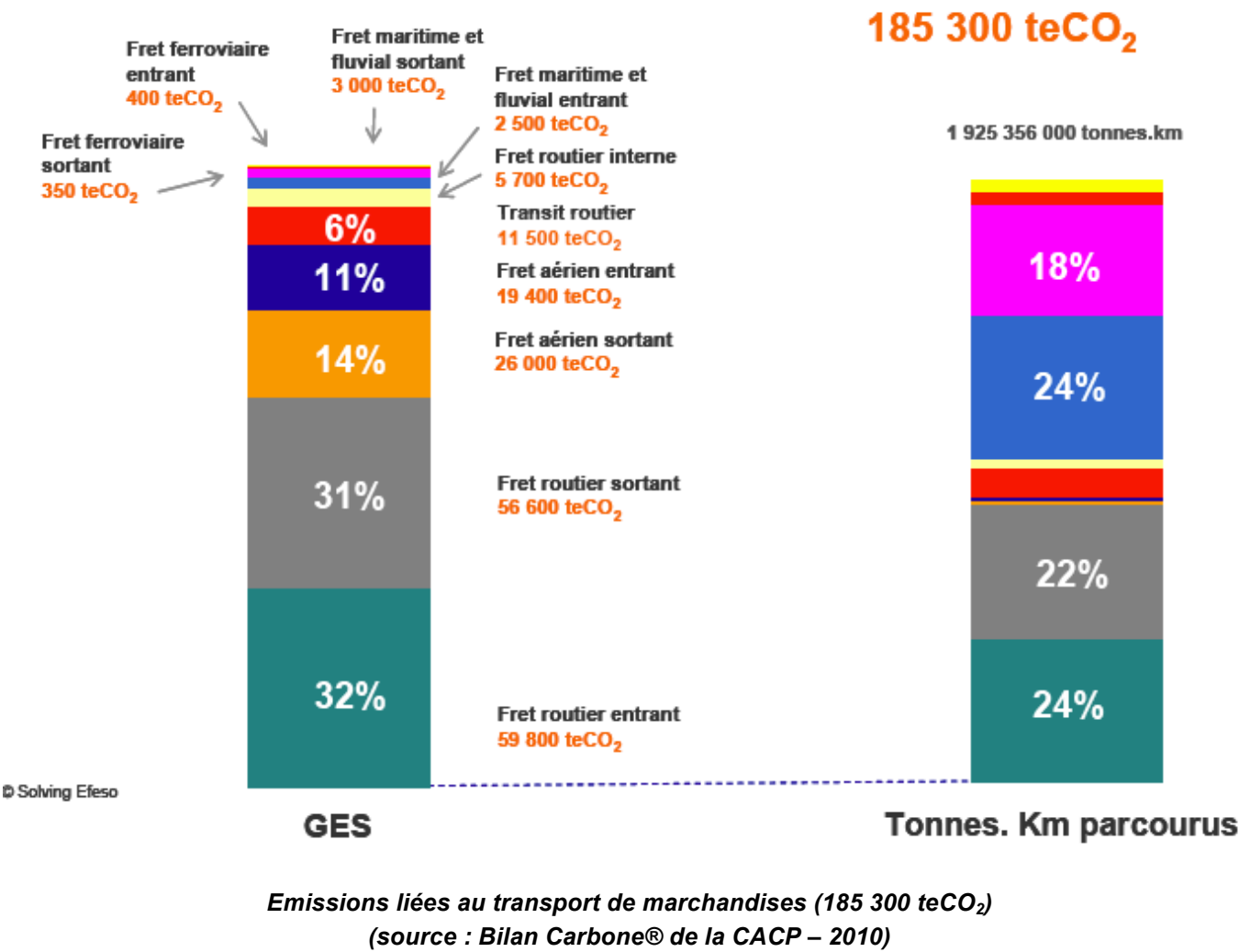
Transport de marchandises

Le fret représente 49 % des émissions liées aux transports. Ce niveau d'impact traduit la position stratégique de l'Agglomération, au cœur des échanges avec les territoires situés au Nord et Nord-Ouest (Normandie, Nord-Pas-de-Calais) et avec la Région Ile-de France (Paris, Roissy...).

Elle est ainsi traversée par de grands axes routiers structurants, qui démontrent l'importance du trafic routier, mode de transport prédominant.

Ces flux répondent également aux besoins des acteurs économiques locaux tertiaires et industriels du territoire de Cergy-Pontoise.

Une réflexion sur les modes de transports alternatifs doit être engagée afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en répondant aux besoins des activités économiques de l'Agglomération et des territoires limitrophes.



Bilan Carbone® Patrimoine et Services

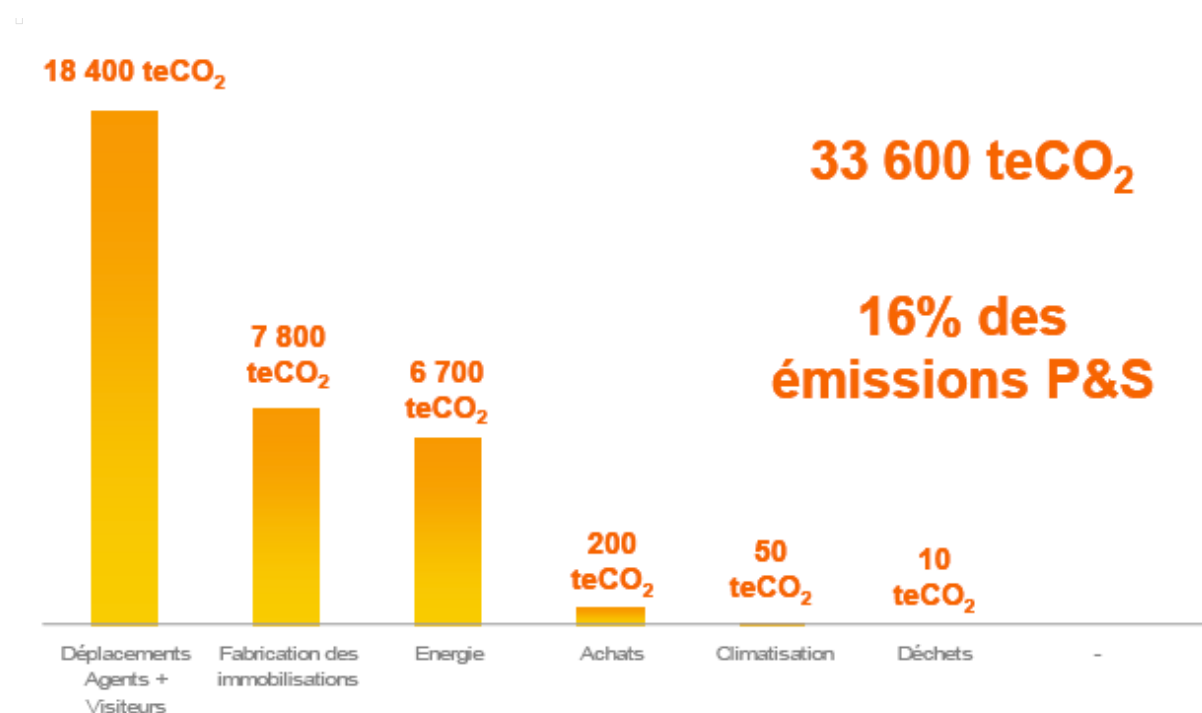
Avec 18 400 teCO₂ et 55 % des émissions de gaz à effet de serre des services intercommunaux, **les déplacements des agents – visiteurs constituent la première source d'émissions sur le volet interne** (hors délégation de compétences et assimilés).

Ces déplacements sont majoritairement issus de la mise à disposition d'équipements communautaires sur le territoire de l'Agglomération. Ceux-ci, par leurs pouvoirs d'attraction, génèrent des flux de visiteurs importants.

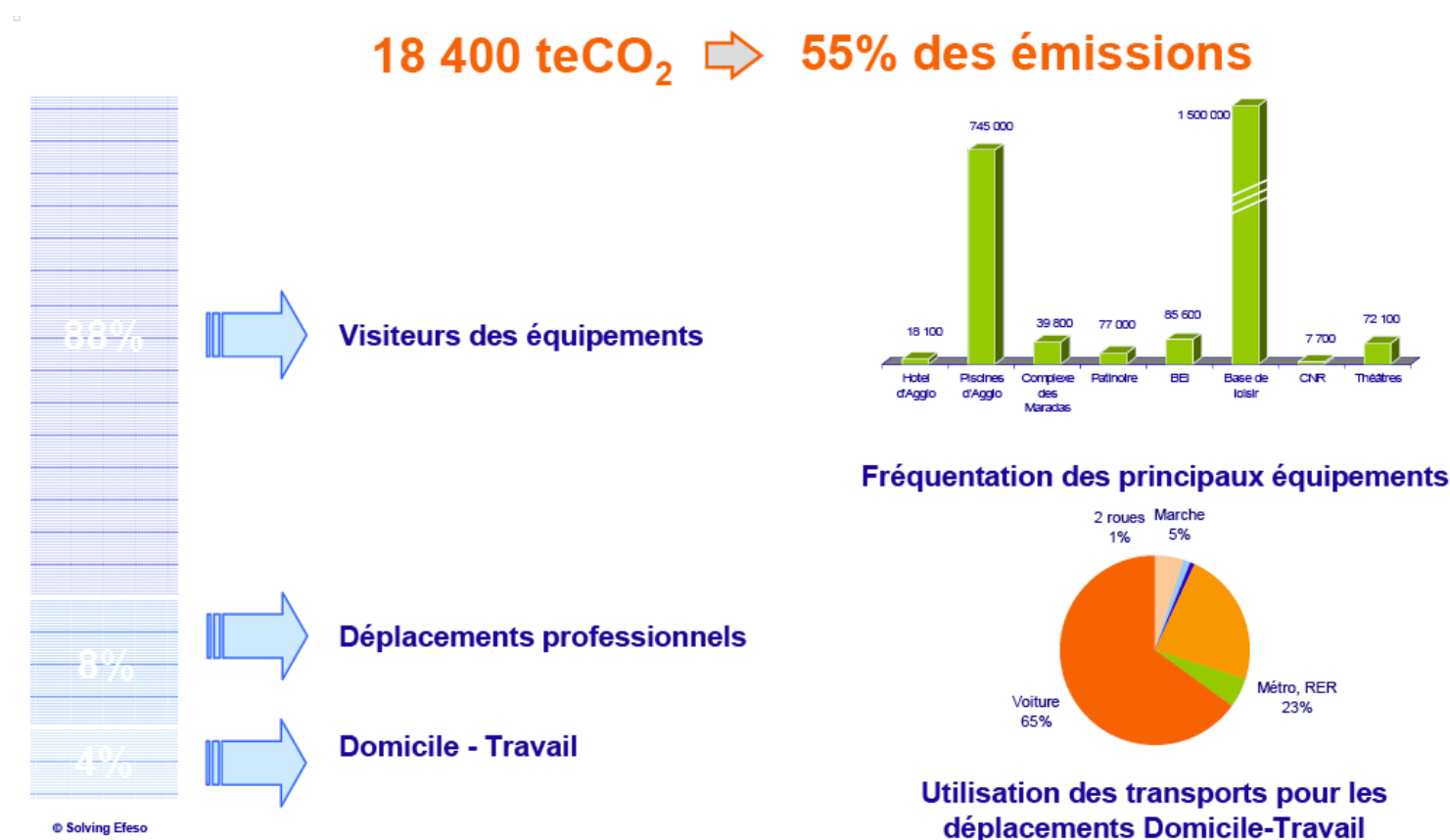
Les **déplacements Domicile-Travail des agents** ne représentent qu'une **part réduite des émissions**, avec environ 4 % du poste Déplacements.

L'utilisation de la voiture particulière est toutefois prépondérante pour les déplacements Domicile-Travail (65 %).

La poursuite du développement du réseau de transport en commun ou de solutions de transports alternatives vers les bâtiments communautaires peut être un axe d'amélioration, afin de réduire la part des émissions liées aux voitures.



Contribution des services par poste – Volet interne (source : Bilan Carbone® de la CACP – 2010)



Vulnérabilité économique de la CACP au prix des énergies fossiles

Les secteurs soumis à d'importantes consommations de ressources fossiles, tels que les **déplacements individuels** et le **transport de marchandises**, sont exposés à un **risque économique fort**, en cas d'augmentation du prix du baril du pétrole.

Ils sont **complètement dépendants des carburants fossiles** pour le fonctionnement des véhicules. La simulation réalisée dans le cadre du Bilan Carbone® démontre la prépondérance des moyens de transports routiers, tant sur le transport de marchandise (camions...), que de personnes (voiture personnelle, transports collectifs...).

Il est aussi à noter que les transports collectifs auraient également à souffrir de l'augmentation du prix du pétrole. Le parc de bus du STIVO est majoritairement diesel, des solutions en conséquence doivent donc être envisagées.

Taxe Carbone

Dans le cadre de la lutte contre le changement climatique et des axes retenus par le Grenelle de l'environnement, le gouvernement français a instauré une contribution énergie-climat sur les comportements d'achats des français : c'est la **taxe carbone**.

Elle correspond à une **taxe ajoutée aux prix de vente de produits ou de services, en fonction de la quantité de gaz à effet de serre émis lors de leur utilisation**.

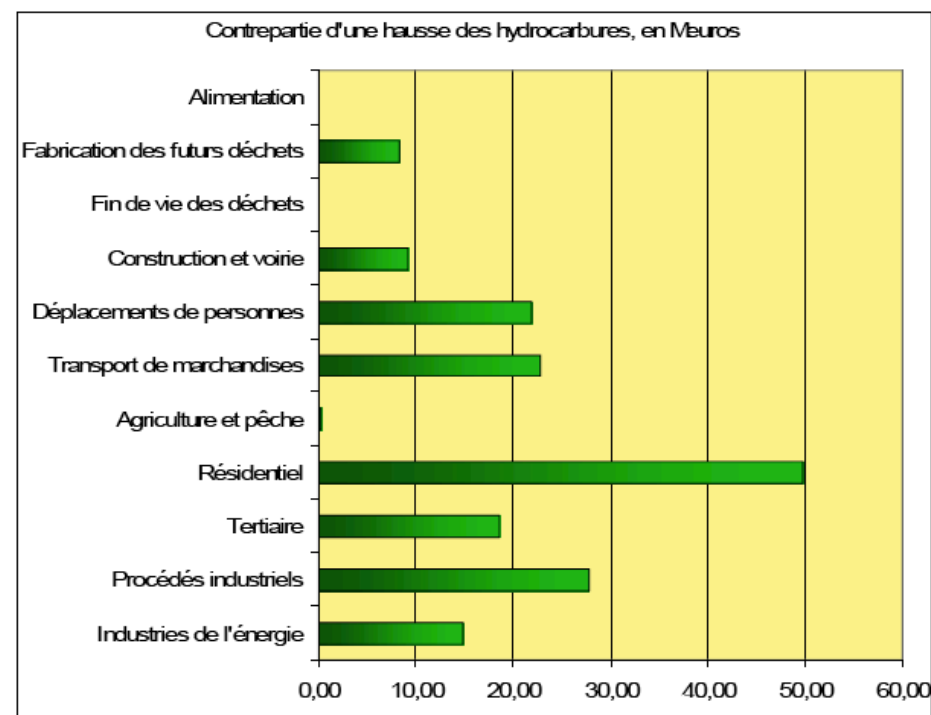
L'objectif de cette taxe s'inscrit dans le changement durable des comportements des consommateurs.

Volet Territoire :

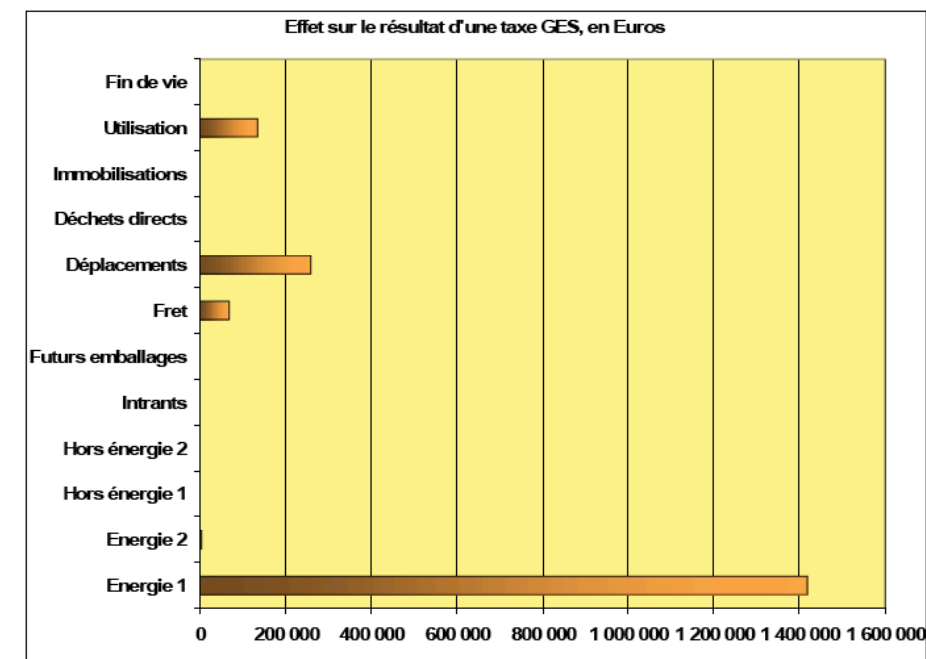
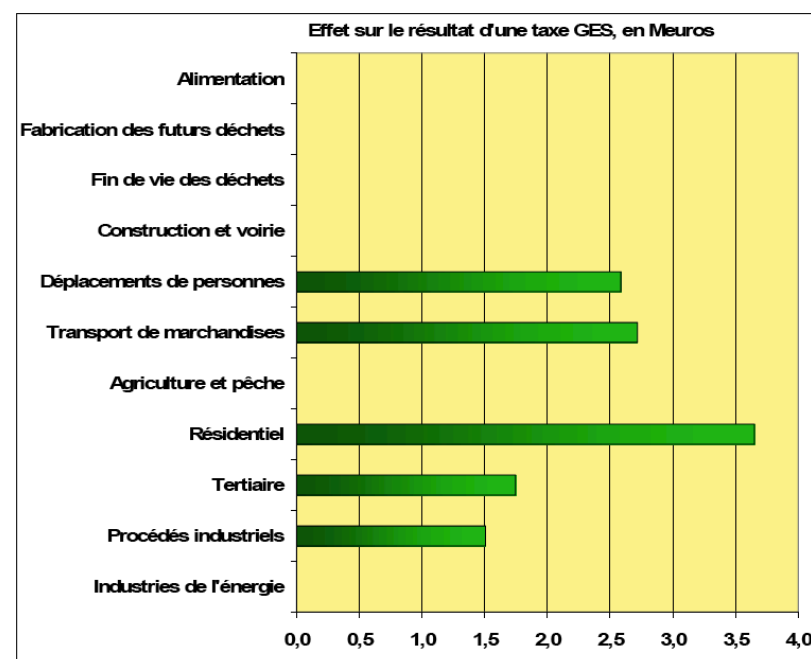
Les secteurs impactés sont les **consommateurs directs des carburants fossiles**, tels que : le **fret** (par le carburant des véhicules de transports de marchandises) et les **déplacements de personnes** (par le carburant utilisé majoritairement par les véhicules particuliers).

Volet Patrimoine & Services :

Le surcoût s'opère sur les **déplacements**, utilisateurs de carburants d'origine fossile, mais aussi le chauffage de locaux.



Evolution des produits fossiles à la hausse – Référence juillet 2008



Effets pour le volet Territoire (gauche) et pour le volet Patrimoine & Services (droite)

Proposition d'actions

Volet Patrimoine & Services

Déplacement des agents :

- Développer l'usage des nouvelles technologies (conférences téléphoniques, dématérialisation des documents...).
- Développer et systématiser l'acquisition de véhicules de service utilisant des énergies propres.
- Promouvoir le covoiturage des agents dans le cadre des déplacements Domicile-Travail.
- Développer l'usage des modes actifs (en lien avec les initiatives du territoire (VéIO2, PDA, Schémas piétons...)).
- Former l'ensemble des agents à l'éco conduite.

Volet Territoire

Déplacements :

- Promouvoir et développer l'usage des modes de transport alternatifs aux modes motorisés individuels (VéIO2, marche à pied, covoiturage...).
- Susciter l'émergence de Plans de Déplacements d'Entreprise.
- Réaliser des campagnes de sensibilisation à l'éco-conduite.

Fret :

- Identifier les potentiels de mutualisation du fret interne et réduire l'impact des transports sur les derniers kilomètres parcourus.
- Promouvoir les filières d'approvisionnement de proximité auprès des industriels.

3.3.5 Enjeux en lien avec les déplacements

- Choix préférentiel des modes de déplacement les plus efficaces, en termes de consommation énergétique par kilomètre parcouru et donc en termes d'émissions de GES (puisque les émissions de GES dues aux transports routiers sont directement liées à la consommation énergétique des véhicules ; ainsi, les enjeux liés aux deux thématiques sont également très proches).
- Prise en compte des risques économiques et sociaux liés à la raréfaction des ressources pétrolières.

3.3.6 Leviers d'action possibles dans le cadre du PLD

- Une plus grande cohérence entre urbanisme et offre de transport alternatif à la voiture.
- Développer l'offre de transports en commun.
- Réduire le trafic.
- Réduire les vitesses des véhicules motorisés.
- Créer des aménagements pour les modes actifs.
- Rationaliser l'usage de la voiture (autopartage, covoiturage, pratiques permettant de moins se déplacer,...).
- Favoriser le stationnement en ville des véhicules « décarbonés ».

3.4 Gestion de l'eau

3.4.1 Alimentation en eau potable

La CACP est responsable du service public de l'eau et, à ce titre, assure la compétence de l'eau pour les communes de l'agglomération. Elle prend les décisions nécessaires pour le service et est propriétaire des installations qui se trouvent sur son territoire (stations de pompage, usine de traitement, réseau de distribution d'eau potable...).

La CACP a choisi de déléguer le service public de l'eau à Cyo, filiale de Veolia Eau.

L'eau potable est essentiellement d'origine souterraine et provient de différents forages de la Communauté d'agglomération :

- 29 % de l'eau distribuée provient des ressources de l'agglomération, et est pompée à travers plusieurs forages.
- Pour le reste, il s'agit d'achats d'eau :
 - Pour 59 % : une eau d'origine souterraine, pompée dans la nappe phréatique et traitée à l'usine de St-Martin-la-Garenne.
 - Pour 9 % : une eau de surface, puisée dans l'Oise et traitée à l'usine de Méry-sur-Oise.
 - Pour 3 % : achats d'eau aux communes et syndicats voisins.

Le volume prélevé total s'élevait à 2 986 580 m³ en 2013, soit une diminution de 16,4 % par rapport à l'année 2012. L'ensemble des ressources apparaissent conformes des points de vue microbiologiques et physico-chimiques.

Les puits de Sagy Chardronville et Condécourt ont été classés comme captages prioritaires¹⁰ dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Une démarche de protection de la ressource¹¹ des captages est en cours de réalisation.

CHIFFRES CLÉS ANNÉE 2013	
Habitants desservis	199 272
Abonnés	36 647
Branchements	34 194
11 unités de production d'eau potable d'une capacité totale de	11 790 m³ par jour
15 réservoirs d'une capacité totale de stockage de	28 015 m³
Canalisations de distribution	731,9 km

Installation de production avec captage in situ	Capacité de production (en m³/j)
Captage de Vauréal	1 345
Forage Vallée Millet Sable	700
Forage de Courdimanche	360
Forage Stade Sable Montgeroult	500
Forage Stade Craie Montgeroult	500
Puits Cergy 1	625
Puits Cergy 3	2 160

Installation de production	Capacité de production (en m³/j)
Déferrisation de l'Echauguette	900
Usine de Menucourt	4 700

Installation de captage alimentant une installation de production	Débit nominal des pompes (en m³/h)
Forage de Condécourt	125
Forage de Sagy - Chardronville	70
Forage Sade Osny	15
Puits Huillet Osny	25

Indice d'avancement de la démarche de protection de la ressource	2010	2011	2012	2013	2014	2015
captage de Vauréal	20%	20%	40%	40%	40%	?
forage SADE Osny	60%	60%	60%	60%	60%	?
forage puits Huillet SADE Osny	60%	60%	60%	60%	60%	?
forage Vallée Millet sable	20%	40%	40%	40%	40%	?
forage Courdimanche	20%	20%	40%	40%	40%	50%
forage stade Sable Montgeroult	20%	40%	40%	40%	40%	?
forage stade Craie Montgeroult	20%	40%	40%	40%	40%	?
puits Cergy 1	20%	20%	20%	20%	20%	40%
puits Cergy 3	20%	20%	20%	20%	20%	40%
forage de Sagy Chardronville	20%	20%	40%	40%	40%	?
forage de Condécourt	20%	20%	40%	40%	40%	?

dépôt en préfecture prévu à l'été 2015
actions en cours suite à inspection en 2014
actions en cours suite à inspection en 2014
dossier en cours de constitution (enquête parcellaire à faire)
enquête publique en cours (juin 2015)
dossier en cours de constitution (enquête parcellaire à faire)
dossier en cours de constitution (enquête parcellaire à faire)
avis d'hydrogéologue rendu en début d'année 2015
avis d'hydrogéologue rendu en début d'année 2015
dossier en cours de constitution (enquête parcellaire à faire)
dossier en cours de constitution (enquête parcellaire à faire)

La valeur de l'indicateur est fixée comme suit :
0 % Aucune action
20 % Études environnementale et hydrogéologique en cours
40 % Avis de l'hydrogéologue rendu
50 % Dossier recevable déposé en préfecture
60 % Arrêté préfectoral
80 % Arrêté préfectoral complètement mis en oeuvre (terrains acquis, servitudes mises en place, travaux terminés) tel que constaté en application de la circulaire DGS-SDA 2005-59 du 31 janvier 2005
100 % Arrêté préfectoral complètement mis en oeuvre (comme ci-dessus), et mise en place d'une procédure de suivi de l'application de l'arrêté

¹⁰ Les ministères en charge du Développement durable, de la Santé et de l'Agriculture ont publié en 2009, sur leur site Internet respectif, une liste des « 500 captages Grenelle » parmi les plus menacés par les pollutions diffuses, notamment les nitrates et les produits phytosanitaires.
¹¹ La mise en place de périmètres de protection et leur surveillance est indispensable à la protection de la ressource en eau. Le périmètre de protection est un des principaux moyens pour éviter sa contamination par des pollutions accidentelles ou diffuses.

3.4.2 Ressource en eau

Masses d'eau

Les masses d'eau suivantes sont identifiées sous le territoire de la CACP¹² :

■ Alluvions de l'Oise.

Cette masse d'eau, de type alluvial et libre, correspond aux alluvions développées de la partie inférieure de l'Oise, au niveau du bassin tertiaire, jusqu'à la confluence avec la Seine.

La masse d'eau présente un **fort enjeu AEP**, pour l'agglomération de Compiègne en particulier, et les champs captants de Pressy-sur-Oise, d'Asnières-sur-Oise, et de Cergy-Pontoise. Il y a aussi d'importants captages industriels.

La pression de prélèvement est assez faible, il n'y a pas de risque de surexploitation.

■ Eocène et craie du Vexin français.

Cette masse d'eau, à dominante sédimentaire et majoritairement libre, est située au Nord-Ouest de l'Ile-de-France, dans le Vexin français, jusqu'aux derniers recouvrements de la craie par les formations tertiaires et délimitée par l'Oise au Sud-Est et la Seine au Sud-Ouest.

Elle s'étend largement sur l'Ile-de-France (Val d'Oise), où l'empreinte urbaine et industrielle est forte.

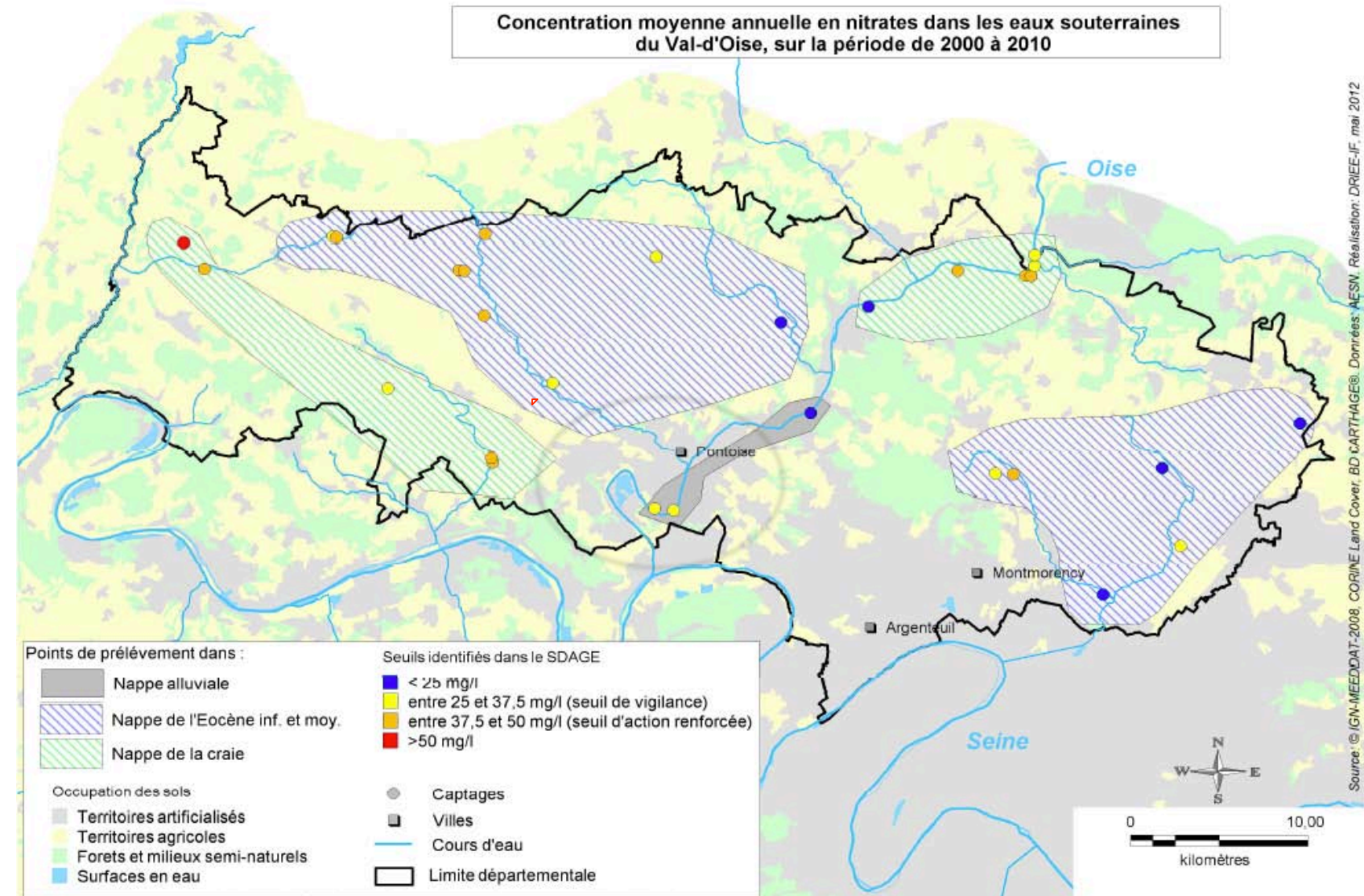
■ Eocène du Valois.

Cette masse d'eau, à dominante sédimentaire et libre, au Nord-Est de Paris, correspond à l'affleurement des formations de l'Oligocène supérieur. La masse d'eau est limitée au Sud par la Marne, au Sud-Ouest par la Seine. Il s'agit d'une zone de plaines : plaine de France et plaine du Valois.

La pression de prélèvement est assez faible, mais peut devenir relativement importante en année sèche, sans que cela constitue toutefois un véritable risque de surexploitation.

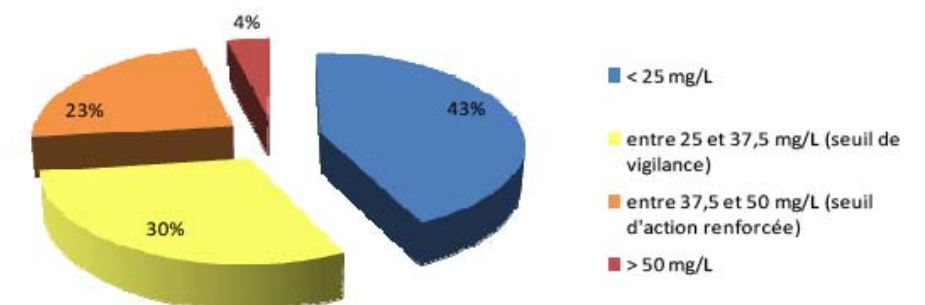
Selon une étude réalisée en 2013 par la DRIEE d'Ile-de-France et intitulée « Nitrates - Etat de la contamination des eaux de la région Ile-de-France - Bilan 1996 à 2011 », les eaux de la nappe alluviale de l'Oise présentent des teneurs en nitrates variant entre des valeurs inférieures à 25 mg/l et 37,5 mg/l. Les captages étudiés dans la nappe de l'Eocène inférieur et moyen et dans la nappe de la craie présentent, pour la plupart, des teneurs entre 37,5 et 50 mg/l.

Les tendances des concentrations en nitrates sont globalement en baisse, voire en forte baisse dans la nappe alluviale et à l'Est de la nappe de l'Eocène inférieur et moyen. En revanche, la nappe de la craie et l'Ouest de la nappe de l'Eocène inférieur et moyen présentent de fortes tendances à la hausse.



Pour la période 1997 à 2007, les répartitions des concentrations annuelles moyennes en nitrates sur l'ensemble des captages d'eau potable du Val d'Oise sont illustrées sur le graphique ci-contre.

Les captages d'eau destinée à la consommation humaine sont au nombre de 81 dans le département. Parmi ces captages, 3 présentent des concentrations en nitrates supérieures à la norme de potabilité fixée à 50 mg/l, 24 sont supérieurs au seuil de vigilance, 19 sont supérieurs au seuil d'action renforcée et 35 sont inférieurs à 25 mg/l.



¹² Source : SIE seine Normandie.

Eaux superficielles

Cours d'eau

Deux cours d'eau traversent le territoire de la CACP :

► L'Oise.

L'Oise, principal affluent de la Seine, prend sa source en Belgique, à 309 m d'altitude. Cette rivière, au cours avoisinant 330 km, est presque entièrement navigable et bordée de canaux. Elle se jette dans la Seine à 20 m d'altitude, en aval du centre de la commune de Conflans-Sainte-Honorine, dans le département des Yvelines.

► La Viosne.

D'une longueur de près de 30 km, c'est une rivière qui prend sa source entre Lierville et Le Boulleau dans le département de l'Oise, à 97 m d'altitude, elle rejoint l'Oise au niveau de Pontoise.

Nitrates

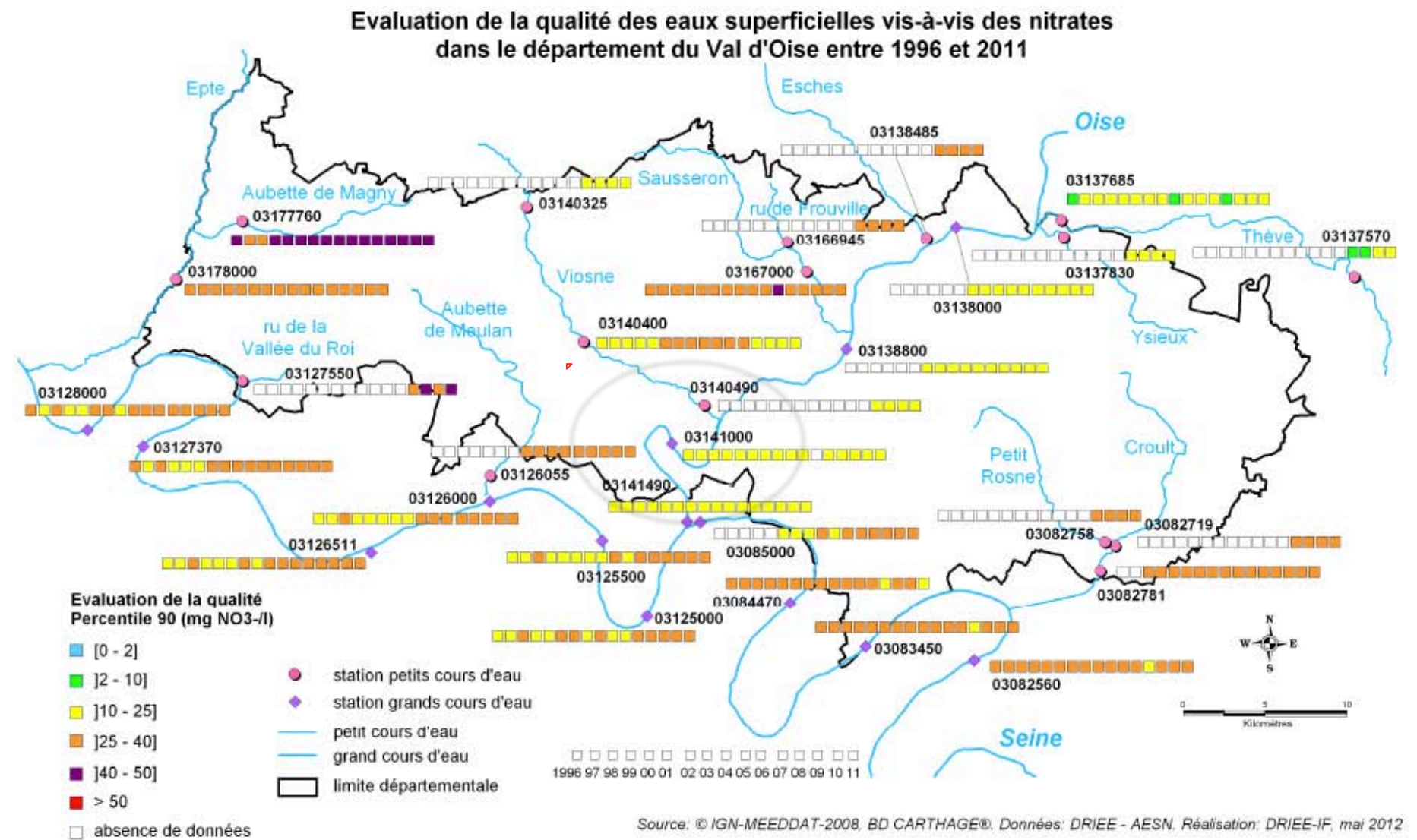
La carte ci-contre représente la qualité des eaux superficielles entre 1996 et 2011.

Vis-à-vis de la DCE, aucune station ne dépasse le seuil du « bon état » de 50 mg/l sur la chronique de données 1996-2011.

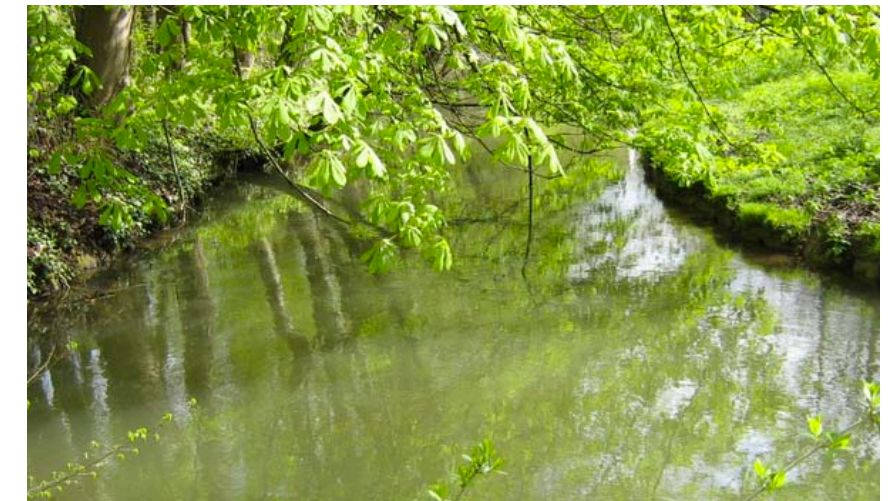
Concernant les grands cours d'eau, l'Oise présente des concentrations similaires sur tout son cours, entre 20 et 25 mg/l.

Les cours d'eau du département témoignent de **tendances stables ou non significatives, en termes de concentrations en nitrates**.

Remarque : par transfert de matières en suspension (particules fines) et de polluants (métaux, hydrocarbures, nitrates et micropolluants...) dans les eaux, l'imperméabilisation des sols et le ruissellement (à l'origine de l'érosion des sols) aggravent la dégradation de la qualité des eaux. D'autres facteurs, comme la concentration des réseaux de collecte d'eau pluviale, la modification des paysages et des pratiques culturelles ou encore le changement climatique, exercent aussi une influence sur la qualité des eaux.



Oise, confluence avec la Seine (Source : Google image)



Viosne (source : Google image)

3.4.3 Gestion des eaux pluviales

Certaines zones sont inondables du fait d'un ruissellement pluvial, insuffisamment maîtrisé. Le code général des collectivités territoriales prévoit que « les communes délimitent, après enquête publique, les zones où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols et assurer la maîtrise du débit et de l'écoulement des eaux pluviales et du ruissellement ».

De plus en plus, la gestion des eaux pluviales devient une préoccupation dans les nouvelles zones urbanisées : une double rétention est préconisée pour éviter des écoulements trop rapides et surcharger les réseaux :

- ▶ Une rétention sur la parcelle, qui peut permettre de réutiliser l'eau de pluie pour des usages domestiques extérieurs (arrosage, travaux de jardinage, lavage des voitures...),
- ▶ Une rétention au niveau des nouveaux quartiers (bassins de rétention des eaux, qui peuvent être traités comme des espaces publics d'agrément).

3.4.4 Zonages réglementaires

Les données suivantes sont répertoriées par l'Agence de l'Eau Seine Normandie. La CACP n'est pas classée en zone vulnérable, ni en zone sensible, mais elle est concernée par une **zone de répartition des eaux** au titre de l'aquifère Albien, sur l'ensemble de son territoire.

3.4.5 Enjeux en lien avec les déplacements

- Prise en compte des orientations du SDAGE Seine Normandie lors d'aménagements réalisés dans le cadre de la mise en œuvre du PLD : prévention et gestion des inondations, réduction des pollutions des cours d'eau et des nappes, gestion qualitative des milieux.
- Réflexion quant au potentiel polluant des infrastructures de transport (lessivage des sols revêtus lors des épisodes pluvieux).
- Préservation des zones humides et de la biodiversité.

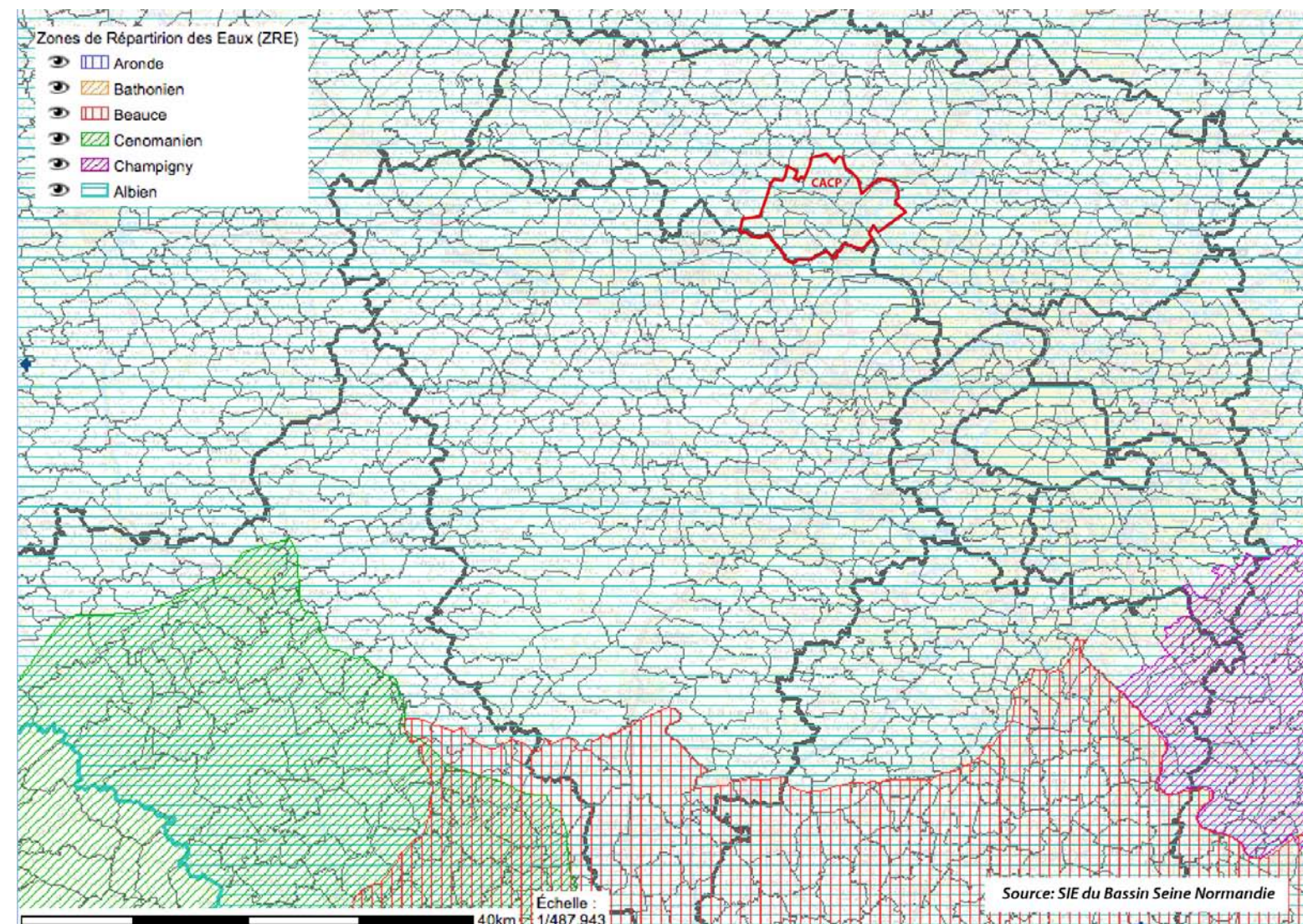
3.4.6 Levier d'action possibles dans le cadre du PLD

- Retenir la thématique « eau » comme une des priorités dans les futurs aménagements.

Les **zones de répartition des eaux** sont des zones caractérisées par une **insuffisance chronique des ressources en eau par rapport aux besoins**. Ces zones présentent un réel enjeu de maîtrise de la demande en eau, afin d'assurer au mieux la préservation des écosystèmes aquatiques et la conciliation des usages économiques de l'eau. Dans une ZRE, les seuils d'autorisation et de déclarations des prélèvements dans les eaux superficielles, comme dans les eaux souterraines, sont abaissés. Ces dispositions sont destinées à permettre une meilleure maîtrise de la demande en eau, afin d'assurer au mieux la préservation des écosystèmes aquatiques et la conciliation des usages économiques de l'eau. Dans une ZRE, les prélèvements d'eau supérieurs à 8 m³/h sont soumis à autorisation (au lieu de 80 m³/h) et tous les autres sont soumis à déclaration.

Les **zones sensibles** sont des bassins versants, lacs ou zones maritimes qui sont particulièrement sensibles **aux pollutions et à l'eutrophisation des eaux superficielles** (développement accéléré d'algues et végétaux aquatiques dû à un enrichissement de l'eau en éléments nutritifs (azote / phosphore)).

Une **zone vulnérable** est une partie du territoire où la **pollution des eaux par le rejet direct ou indirect de nitrates d'origine agricole et d'autres composés azotés** susceptibles de se transformer en nitrates, menace à court terme la qualité des milieux aquatiques et plus particulièrement l'alimentation en eau potable d'application volontaire.



Zonages réglementaire (source : SIE Seine Normandie)

3.5 Risques majeurs naturels

On entend par risque majeur naturel la survenue d'une catastrophe naturelle dont les effets peuvent mettre en jeu un grand nombre de personnes, occasionner des dommages importants et dépasser les capacités de réaction de la société.

Un risque majeur est caractérisé par sa faible fréquence et son importante gravité.

3.5.1 Risque inondation

L'inondation correspond à la submersion plus ou moins rapide d'une zone, avec des hauteurs d'eau variables. Elle dépend directement de la position du bassin versant. La stagnation d'eaux pluviales, due à une faible infiltration ou à une évacuation insuffisante, dans les secteurs de faible altitude ou d'altitude négative, est un facteur de retenue supplémentaire.

Une partie du territoire de la CACP est concernée par les aléas naturels en lien avec son contexte hydrologique.

Les inondations sont susceptibles d'occasionner des dommages sur l'ensemble du réseau hydrographique, quelle que soit la taille des cours d'eau. Pour les zones urbaines, la vulnérabilité aux inondations est importante, car la plupart se sont développées à proximité des cours d'eau et des confluences.

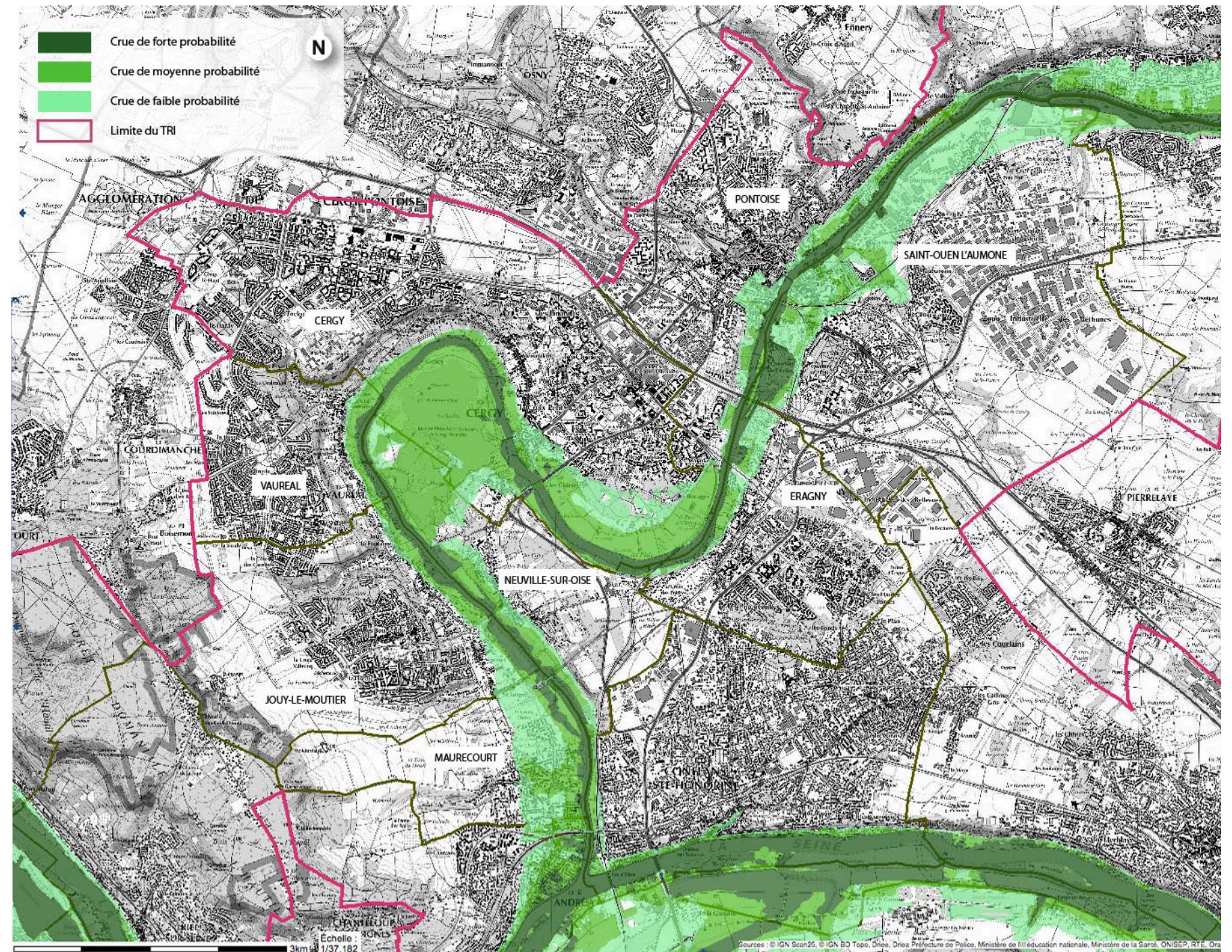
Territoire à Risque Inondation (TRI)

La directive européenne 2007/60/CE du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation prévoit, dans son article 6, la réalisation de cartes des zones inondables et des risques d'inondation sur les territoires pour lesquels il existe un risque d'inondation important.

Ces zones ont été définies dans le cadre de la phase de détermination des **territoires à risque d'inondation important (TRI)**. La démarche se poursuit par la mise en œuvre de stratégies locales liées au Val-d'Oise.

Les cartographies départementales ont été **validées par le préfet de région le 20 décembre 2013**.

On estime **entre 1 343** (scénario dit « fréquent ») **et 15 580** (scénario dit « extrême ») **le nombre d'habitants permanents impactés par les zones inondables**, recensées sur le territoire de la CACP (source : DRIEE IDF) : Cergy, Eragny, Jouy-le-Moutier, Maurecourt, Pontoise, Saint-Ouen l'Aumône et Vauréal.



Cartographie de la directive inondation du TRI de la métropole francilienne (source : DRIEE IDF)

Plan de gestion du risque inondation

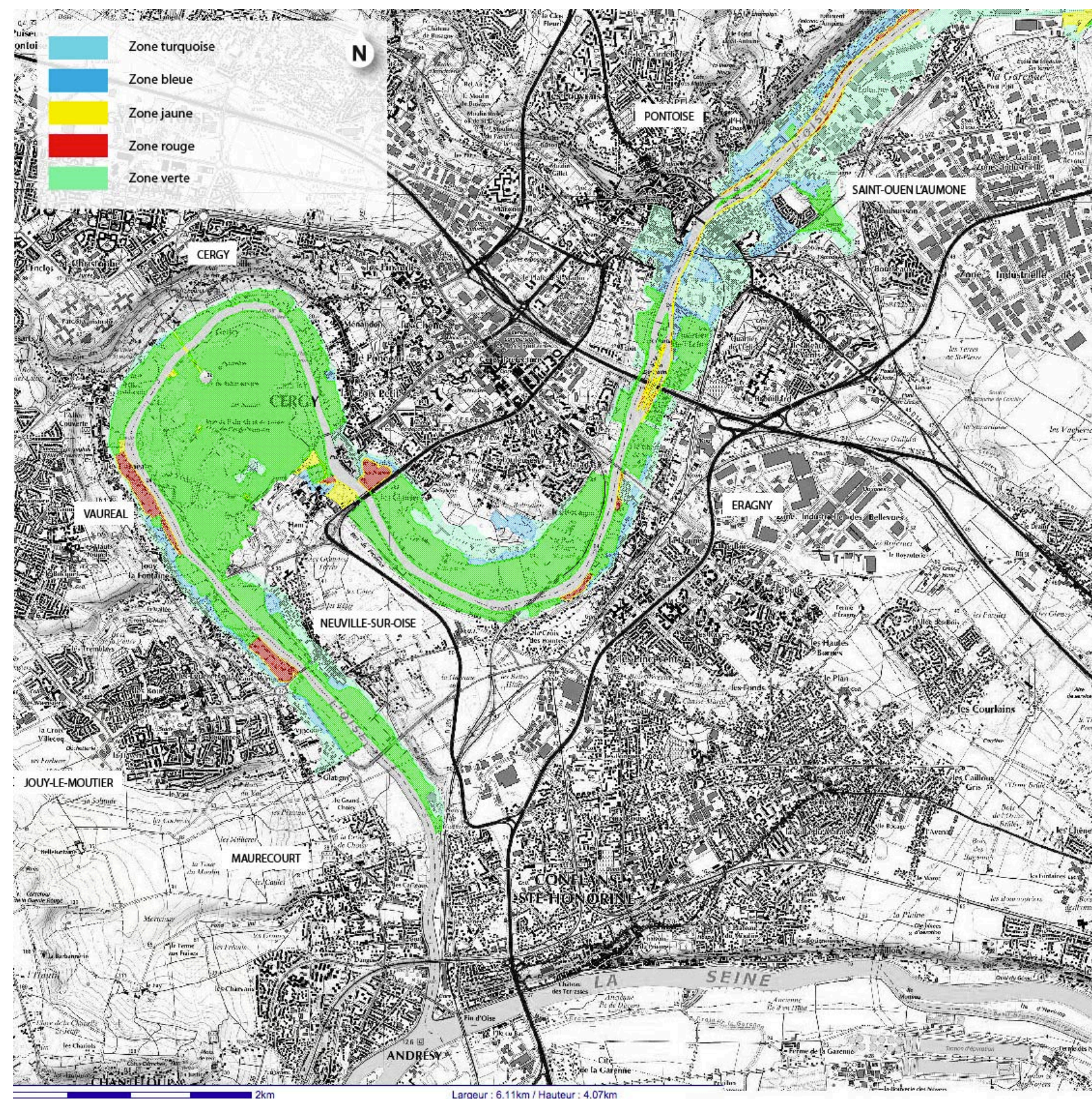
Les plans suivants sont mis en œuvre sur le territoire d'étude :

Plan	Approbation	Communes de la CACP
PPRI de la Vallée de la Seine et de l'Oise	30/06/07	Maurecourt
Révision du PPRI de la Vallée d'Oise	05/07/07	Cergy, Eragny-sur-Oise, Jouy-le-Moutier, Neuville-sur-Oise, Pontoise, Saint-Ouen l'Aumône, Vauréal

Zoom sur le PPRI de la Vallée d'Oise

Sur les 5 zones définies dans le PPRI, 3 sont dépendantes de l'aléa et 2 ne dépendent que de l'occupation du sol :

- **Zone rouge** : zone inondable déjà urbanisée, particulièrement exposée, où les inondations peuvent être redoutables en raison de la hauteur d'eau atteinte (> 1 m lors de la crue de référence).
- **Zone bleue** : zone inondable contenant des constructions, où l'aléa est moins élevé qu'en zone rouge.
- **Zone verte** : zones inondables à vocation naturelle ou agricole au PLU, et relativement libres de constructions. Rôle d'expansion des crues.
- **Zone jaune** : secteurs inondables identifiés pour accueillir des équipements ou activités d'intérêt général, dès lors que leur localisation est conditionnée par l'utilisation de la voie d'eau ou par l'existence d'une plateforme multi-modale.
- **Zone turquoise** : secteurs a priori non atteints directement par la crue de référence de l'Oise, mais pouvant être inondés par endroits du fait de la remontée de nappe.



PPR Inondation – Vallée de l'Oise – cartographie du zonage réglementaire (source : MEDDE)

Inondation par remontée de nappe phréatique

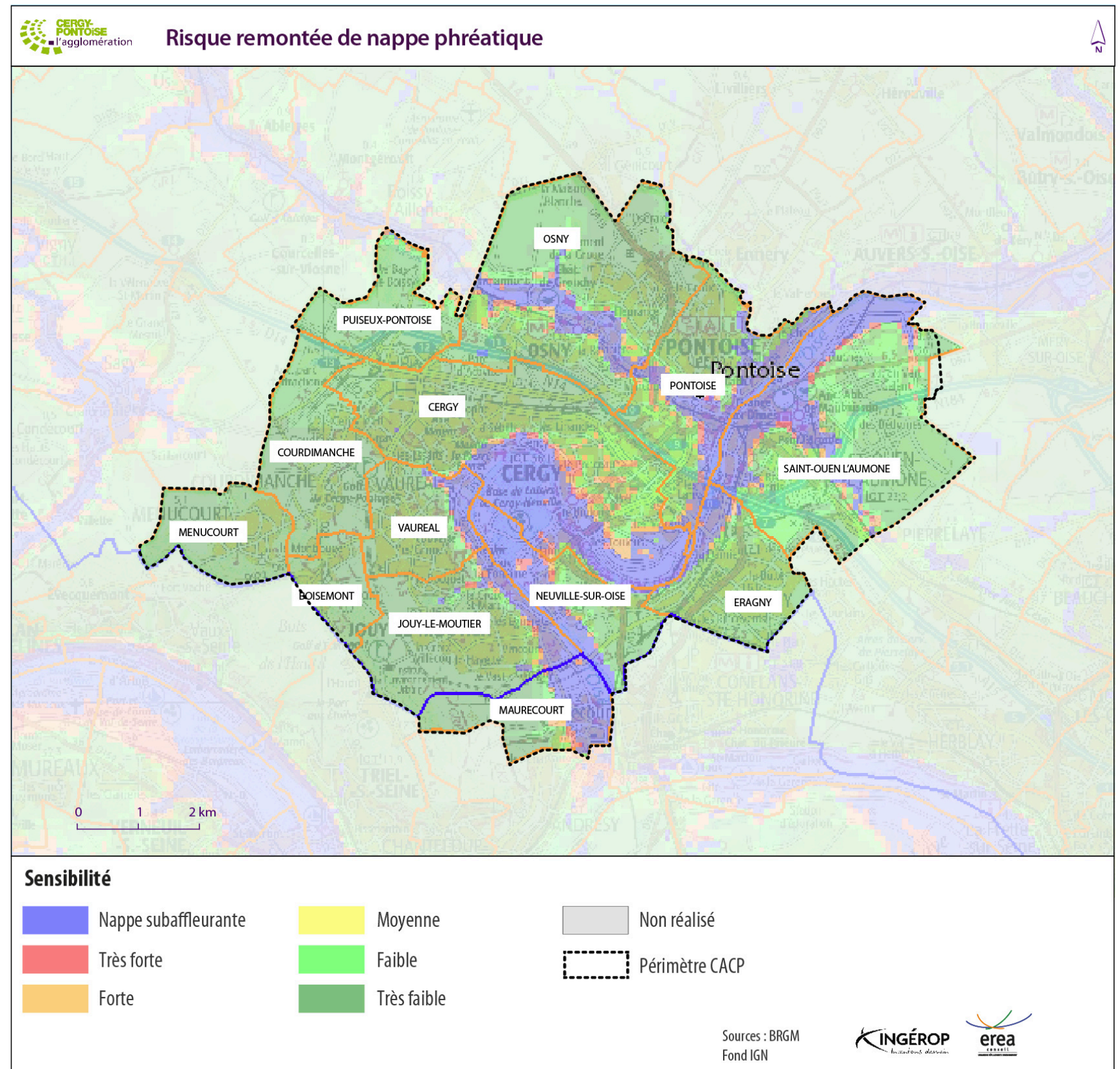
D'après le site d'information sur les remontées de nappes , la CACP est concernée par un **risque d'inondation par remontée de nappe phréatique** plutôt « faible », excepté au niveau des vallées (nappe subaffleurante, où le risque est jugé « fort »).

Inondation pluviale¹³

Si les inondations pluviales sont dues à des précipitations intenses de type orageux, le phénomène est aggravé car les **sols limoneux du département** ont tendance à s'imperméabiliser lorsqu'il pleut pendant plusieurs jours d'affilée, avant l'orage. Ainsi, au lieu de s'infiltrer dans le sol, les eaux pluviales ruissellent selon des axes d'écoulements privilégiés, et peuvent, dans certains cas, générer des **coulées de boue** dans les villes et bourgs situés à l'aval. Le ruissellement pluvial est aggravé par des facteurs tels que : la taille des bassins versants (petite en général) et l'occupation du sol (imperméabilisation par l'urbanisation, certaines pratiques culturales...).

Les **inondations torrentielles à coulées de boues** constituent un problème caractéristique des secteurs géographiques situés au contact des espaces agricoles et zones urbanisées. Les précipitations, qui ne s'infiltrent pas, s'écoulent naturellement sur les terres de culture, se chargent de matières solides et d'éléments divers, et se concentrent en prenant plus ou moins de vitesse en fonction de la pente. Elles empruntent alors le talweg pour rejoindre la ravine, qui constitue l'axe d'écoulement préférentiel entre le plateau et la vallée, et aboutissent en un flot dévastateur sur les zones construites, en l'absence de dispositif suffisant de maîtrise du ruissellement.

Le territoire de la CACP est concerné par les inondations torrentielles à coulées de boue : on recense plusieurs arrêts portant reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle.



¹³ Source : Schéma Départementale de Prévention des Risques Naturels dans le Val d'Oise.

3.5.2 Risque mouvement de terrain

Un mouvement de terrain est un déplacement plus ou moins brutal du sol ou du sous-sol : il est fonction de la nature et de la disposition des couches géologiques. Il est dû à des processus lents de dissolution ou d'érosion, favorisés par l'action de l'eau, du vent, du gel, de la végétation et de l'homme. Difficilement prévisible, il constitue un danger pour les vies humaines (intensité, soudaineté, déclenchement dynamique).

Effondrement ou affaissement de cavités souterraines

L'effondrement est un mouvement de terrain brutal, discontinu, qui provoque l'apparition d'une dépression circulaire dont les bords sont escarpés. Il est dû à la rupture du toit d'une cavité souterraine d'origine naturelle (due à la dissolution d'une roche soluble : gypse, calcaire, ...) ou d'un vide artificiel (carrière, marnière, souterrain, cave, ...). Sa dimension traduit l'ampleur des dégradations de la roche ou l'étendue de la galerie. La rupture du toit peut être accélérée par la présence d'un surpoids en surface, dû à l'urbanisation.

Les affaissements sont des dépressions à la surface du sol en forme de large cuvette, avec ou sans fracture ouverte. Ce phénomène est lent et progressif (pouvant dans certains cas durer des décennies). Il se produit lorsque les terrains sont plutôt plastiques et que la profondeur de la cavité est importante par rapport à son épaisseur. Dans certains cas, les affaissements peuvent être le signe annonciateur d'effondrements à venir.

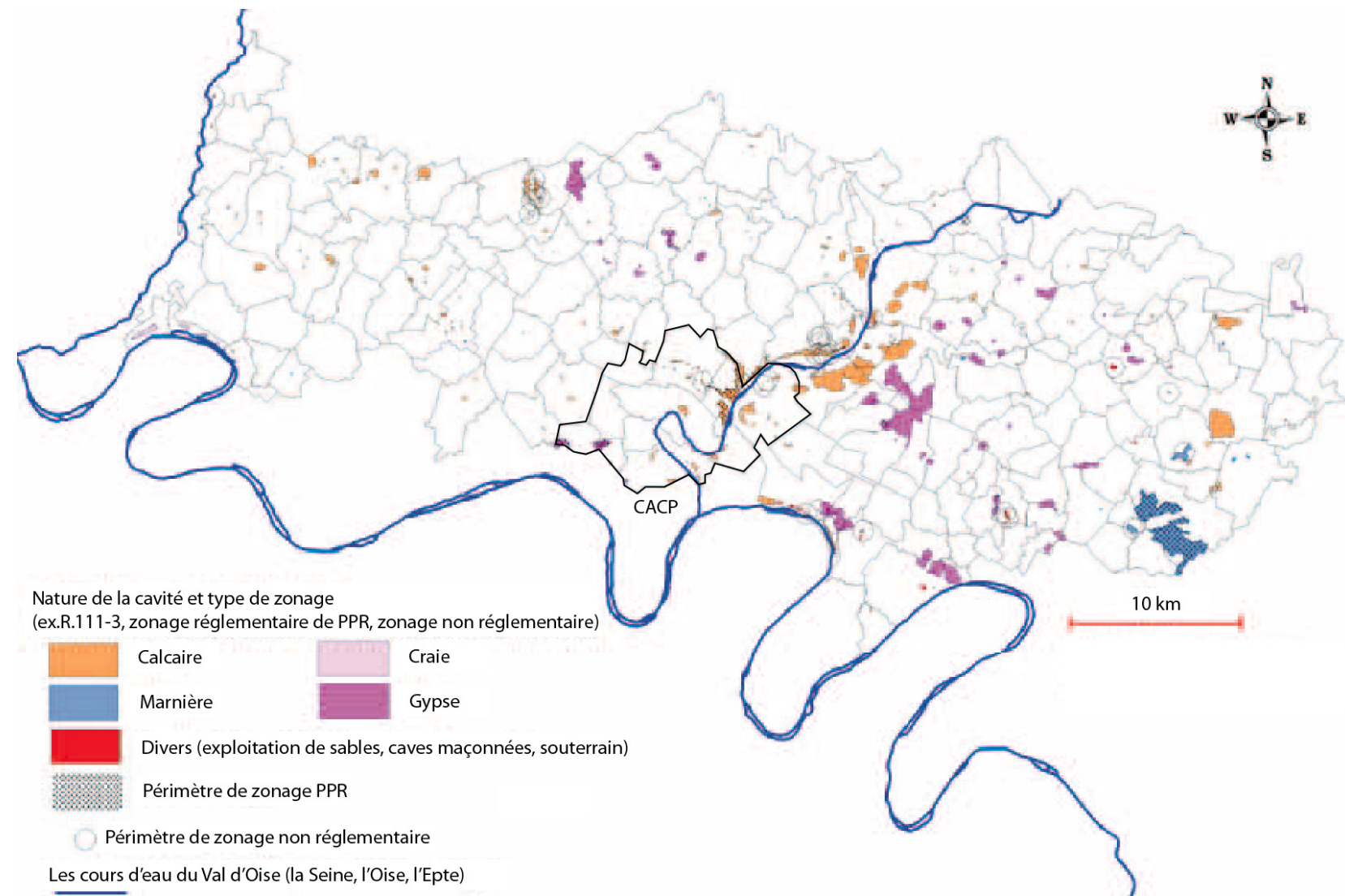
Le territoire de la CACP est concerné par ce risque.

Éboulement et chute de pierres

Les éboulements et chutes de pierres, plus spécifiques aux falaises et aux versants rocheux (des anciennes carrières notamment) semblent plus présents sur la moitié Ouest du Val d'Oise.

La commune de Pontoise est concernée par ce type de risque.

Cavités souterraines du Val d'Oise, connues de l'Inspection Générale des Carrières
(source : Schéma Départemental de Prévention des Risques Naturels du Val d'Oise)



Aléa retrait – gonflement des argiles

Ces phénomènes sont liés aux changements d'humidité des sols très argileux.

Outre la nature du sol, pour que ces mouvements de terrain se produisent, il faut que le sol subisse d'importants changements d'humidité d'origine climatique, saisonnière ou accidentelle. Ainsi, la sécheresse qui a eu lieu en 2003 a causé d'importants dégâts dans le département.

Ces mouvements de terrain, caractérisés par des tassements différentiels, provoquent des fissurations, le plus souvent dans les maisons individuelles dont les fondations sont mal dimensionnées. Les dégâts peuvent alors être importants : fissurations destructurantes pour le bâtiment, situées dans les murs, les cloisons, les planchers ou les plafonds. Elles nécessitent alors une reprise des fondations.

L'alternance retrait-gonflement, causée par les conditions météorologiques, peut être accentuée par la proximité d'une nappe souterraine, la topographie de surface, la présence d'une végétation arborée...

Le sol Val d'Oisien étant majoritairement composé d'argiles, de marnes et de sables, quasiment toutes les communes du département sont concernées par ce risque.

Sur le territoire de la CACP, les trois niveaux d'aléa sont représentés sur la carte ci-contre :

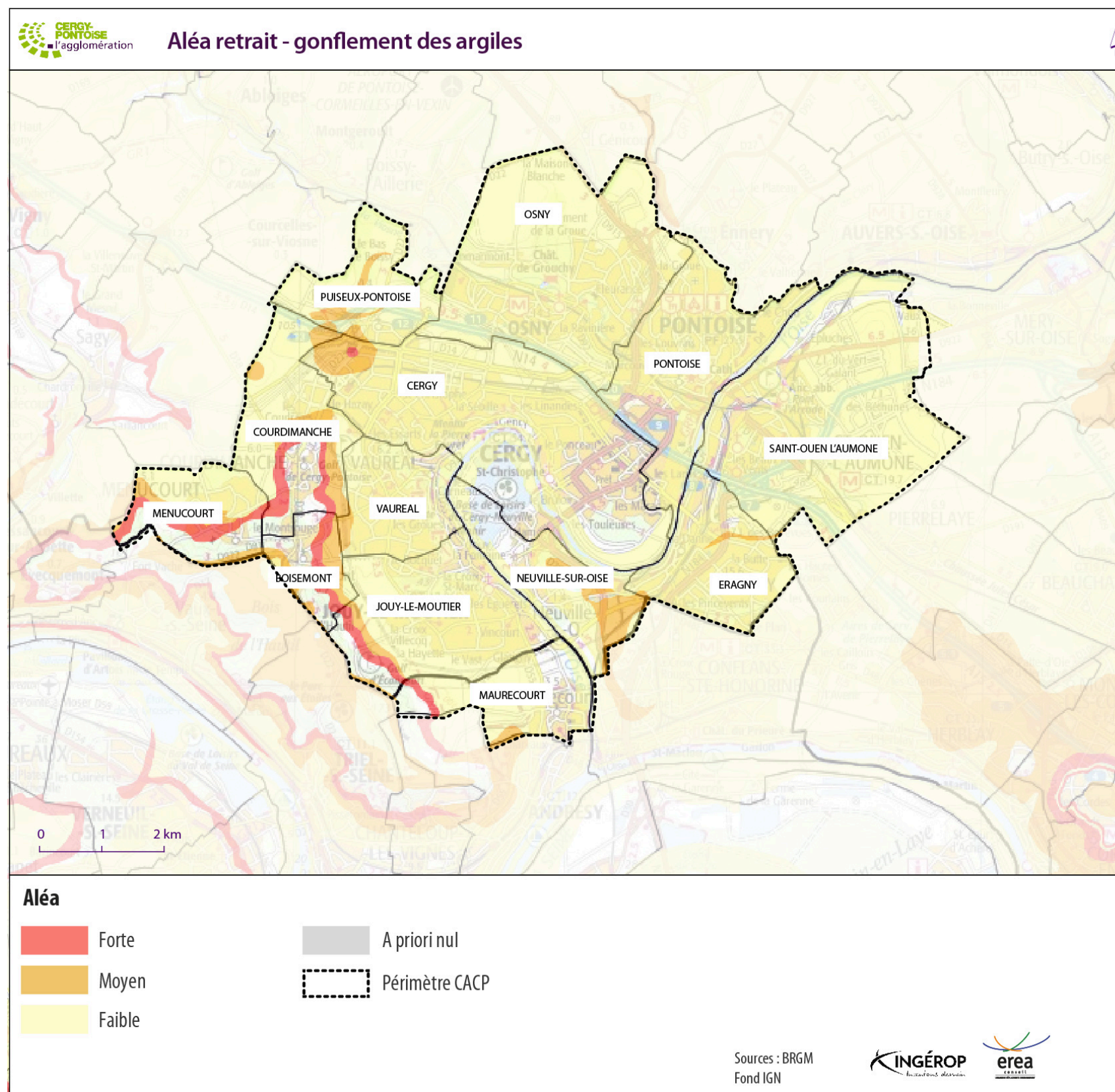
- « Faible » sur la majeure partie du territoire,
- « Moyen » à « fort » sur Menucourt, Maurecourt, Courdimanche, Jouy-le-Moutier, Boisemont.

Ce phénomène a déjà fait l'objet d'arrêtés de catastrophe naturelle dans le département, ainsi que d'une procédure exceptionnelle d'indemnisation, suite à la sécheresse de 2003.

Plans de prévention des risques naturels

Des PPR ont été approuvés :

- « Mouvements de terrain - Effondrement » en décembre 1995, pour le bassin à risque « Massif de l'Hautil » (communes de Boisemont, Courdimanche, Jouy-le-Moutier et Menucourt notamment).
- « Mouvements de terrain – Effondrement » et « Mouvements de terrain – Eboulement, chutes de pierres et de blocs » en décembre 2001, pour le bassin à risque « Pontoise » (commune de Pontoise).



Par ailleurs, en application de l'ancien article R111-3 du code de l'urbanisme (aujourd'hui abrogé), deux arrêtés préfectoraux (datant du 8 avril 1987 et 9 octobre 1989) ont délimité 362 zones de risque liées à la présence d'anciennes carrières souterraines abandonnées (sur 107 communes), qui valent juridiquement PPR au titre de l'article L.562.6 du code de l'environnement : **Cergy, Eragny, Jouy-le-Moutier, Osny, Maurecourt, Neuville-sur-Oise, Saint-Ouen l'Aumône et Vauréal, en font partie.**

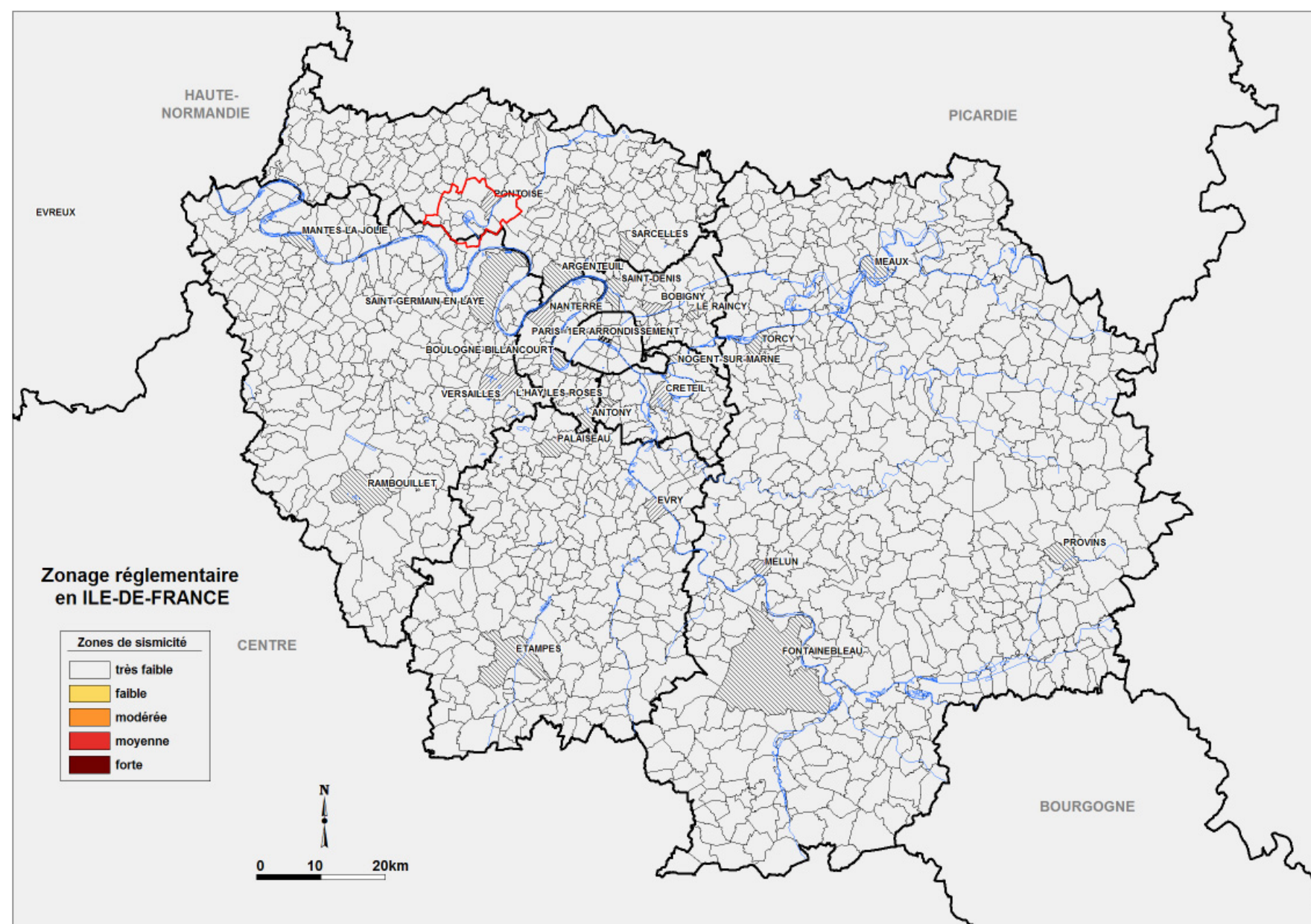
3.5.3 Risque sismique

Un séisme est une vibration du sol liée à une fracture brutale des roches profondes. Ce phénomène crée des failles dans le sol et parfois en surface. Les dégâts observés sont fonction de l'amplitude, de la durée et de la fréquence des vibrations. Indirectement, les séismes, ou tremblements de terre peuvent induire des glissements de terrain, des crevasses dans le sol, des chutes de blocs et de pierres.

Depuis le 1^{er} mai 2011, une nouvelle réglementation est entrée en vigueur. Ainsi, dans ce cadre, pour l'application des mesures de prévention du risque sismique aux bâtiments, équipements et installations de la classe dite « à risque normal », le territoire national est divisé en 5 zones de sismicité croissante :

- Zone de sismicité 1 (très faible).
- Zone de sismicité 2 (faible).
- Zone de sismicité 3 (modérée).
- Zone de sismicité 4 (moyenne).
- Zone de sismicité 5 (forte).

Sur le territoire d'étude, le risque sismique est qualifié de « très faible » : aucune prescription parasismique particulière n'est établie pour les ouvrages « à risque normal » (bâtiments, installations et équipements pour lesquels les conséquences d'un séisme sont circonscrites à leurs occupants et à leur voisinage immédiat) (article R.563-3 du code de l'environnement).



3.6 Risques majeurs liés aux activités anthropiques

3.6.1 Risques industriels

Le risque majeur industriel correspond à un événement accidentel sur un site industriel, qui entraîne des conséquences immédiates graves sur le personnel, les populations avoisinantes, les biens et / ou l'environnement.

Les établissements présentant un risque de la sorte sont classés en deux catégories par la Directive SEVESO II :

- Les établissements SEVESO « seuil bas ».
- Les établissements SEVESO « seuil haut », correspondant aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation préfectorale d'exploiter avec possibilité d'instauration de servitudes d'utilité publique.

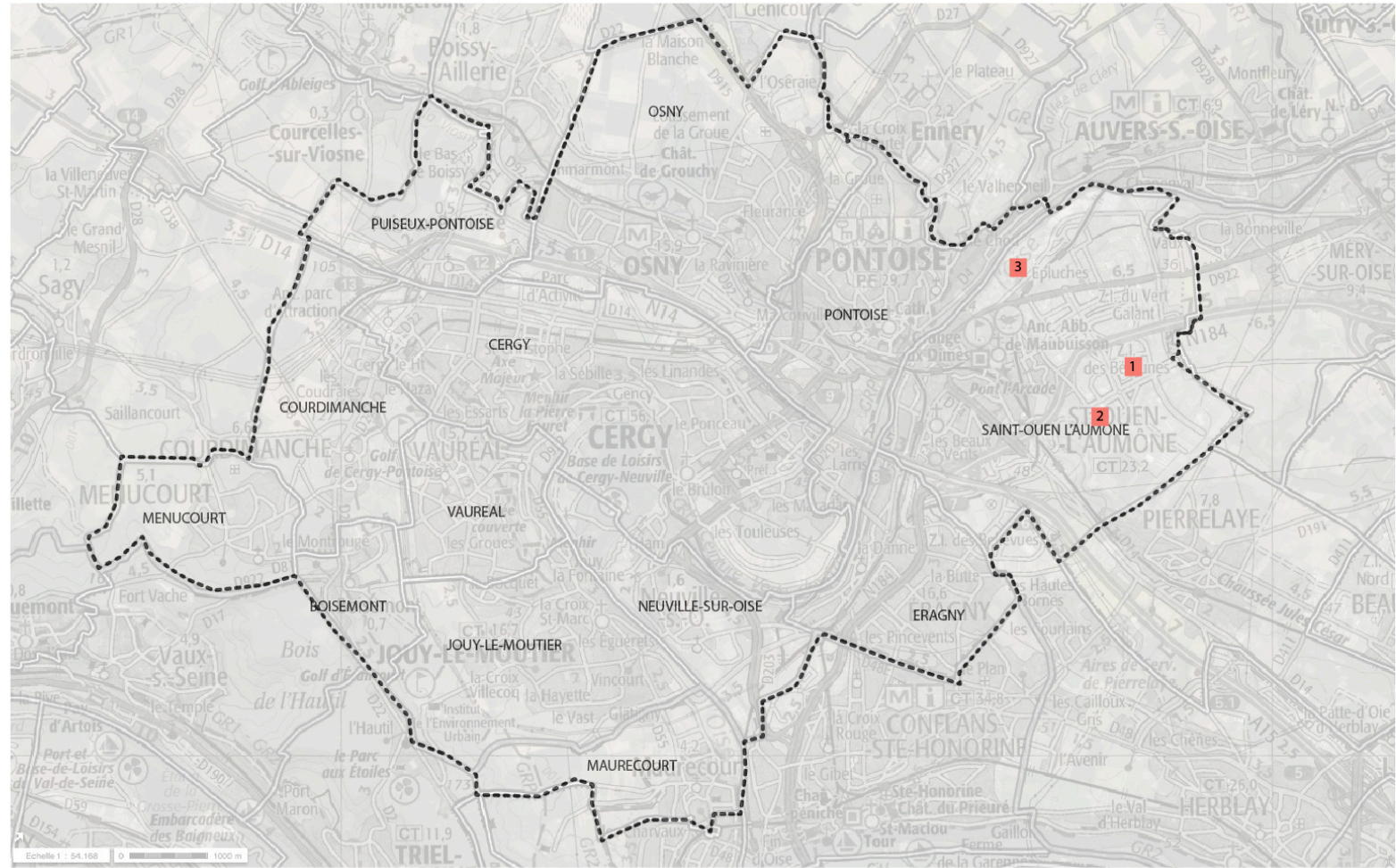
Sur le site du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable, rubrique Installations Classées¹⁴, on recense sur le territoire de la CACP 86 installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), dont **3 établissements SEVESO sur la commune de Saint-Ouen l'Aumône** :

- Ampère Industrie (seuil haut) : exploitation de produits chimiques et de métaux non ferreux. (N°1 sur la carte)
Nature des risques : Incendie + Toxique.
- Sol France (seuil bas) : fabrication et la distribution des gaz médicaux, industriels, alimentaires, purs et cryogéniques. (N°2)
Nature des risques : Explosion.
- Financière Logimmo et Développement (seuil bas). (N°3)
Nature des risques : Incendie + Explosion.

Un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) a été approuvé en juillet 2010, pour la société Ampère Industrie. La politique de prévention des risques technologiques se décline, selon quatre volets :

- La maîtrise des risques à la source.
- La maîtrise de l'urbanisation.
- La maîtrise des secours.
- L'information et la concertation du public.

¹⁴ <http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr>.



Etablissements SEVESO

- 1 Ampère Industrie
 - 2 Sol France
 - 3 Financière Logimmo et Développement
- Perimètre CACP

Sources : MEDDE
Fond IGN

INGÉROP
Innovations de demain

erea
environnement
aménagement

3.6.2 Risque de transport de matières dangereuses

Le risque « transport de matières dangereuses » (TMD) est lié à un incident ou accident se produisant lors du transport de matières dangereuses, par voie routière, ferroviaire, aérienne, fluviale ou par canalisation. Ces marchandises dangereuses correspondent à des matières ou objets présentant des dangers d'explosion, d'incendie, de toxicité, de corrosivité, de rayonnement radioactif...

Outre les effets directs tels que cités ci-avant, le risque TMD peut conduire à des effets indirects, comme des fuites et épandages de produits toxiques, pouvant engendrer des pollutions des sols, des nappes, de l'eau, etc.

*Le **transport routier** est le plus exposé, car les causes d'accidents sont multiples : état du véhicule, faute de conduite du conducteur ou d'un tiers, météo, vitesse excessive, trafic...*

*Le **transport ferroviaire** est plus sûr (système contrôlé automatiquement, conducteurs asservis à un ensemble de contraintes, pas de risque supplémentaire dû au brouillard, au verglas...), mais le suivi des produits reste un point difficile.*

*Le **transport par voie d'eau, fluviale ou maritime** se caractérise surtout par la possibilité de déversements accidentels présentant des risques de pollution, pour le milieu aquatique.*

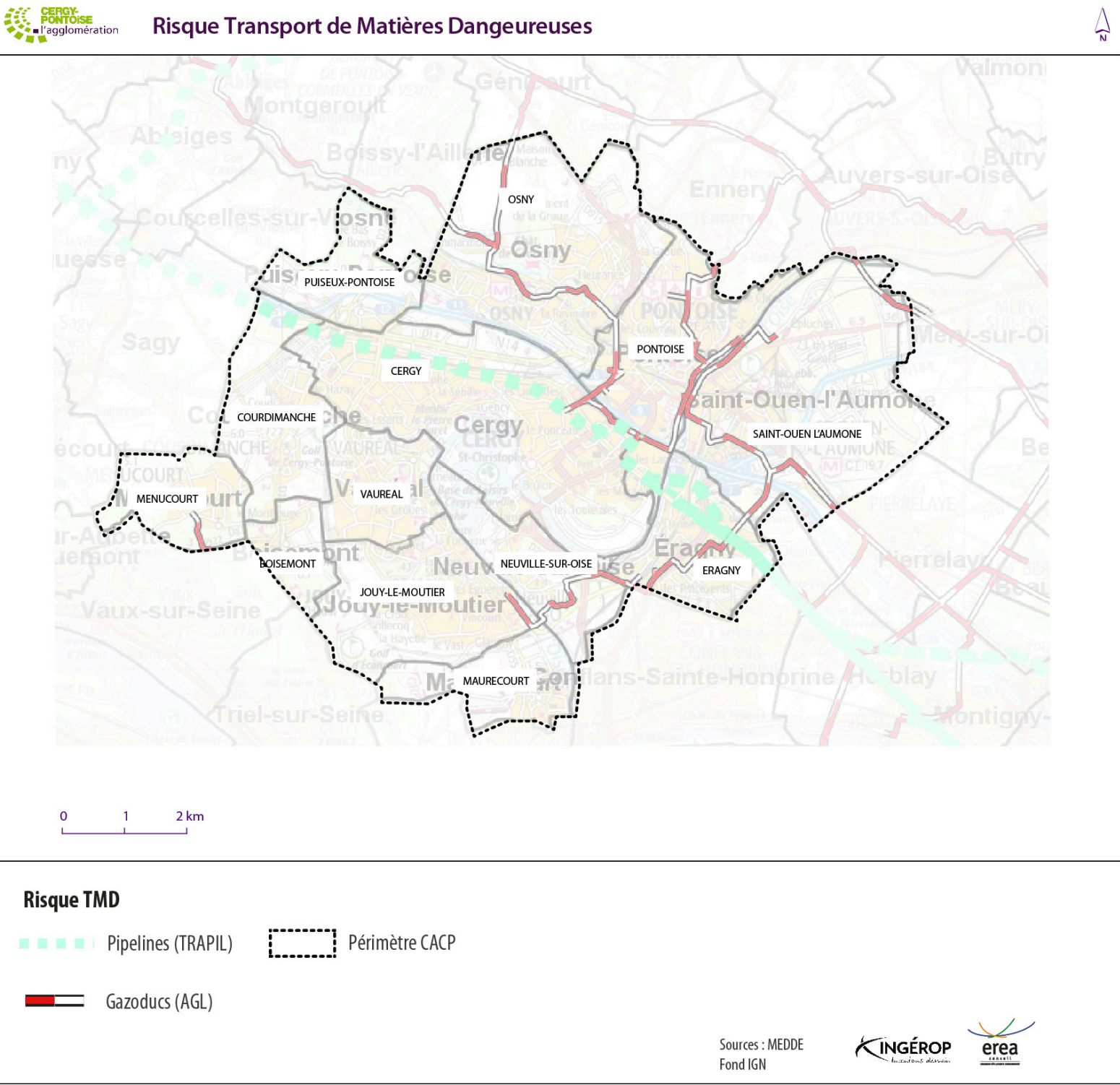
*Le **transport par canalisation** devrait en principe être le moyen le plus sûr, car les installations sont fixes et protégées ; il est utilisé pour les transports sur grande distance des hydrocarbures, des gaz combustibles et parfois des produits chimiques (canalisations privées). Toutefois des défaillances se produisent parfois, rendant possibles des accidents, alors très meurtriers.*

Pour le département du Val d'Oise :

- Les axes de plus fort trafic du Val d'Oise sont constitués par :
 - Les autoroutes : A 1, A 15, A 16 et A 115.
 - Trois axes du réseau national : RN 1, RN 104, RN 184.
 - Les voies radiales du réseau autoroutier ou national : RD.14, RD 28, RD 47, RD 84, RD 311, RD 316, RD 317, RD 370, RD 392.

Chacun de ces axes est emprunté par plus de 15 000 véh./jour.

- Les voies ferrées s'étendent sur 195 km et sont principalement affectées au transport de voyageurs.
- De plus, l'Oise et la Seine sont les deux cours d'eau utilisés dans le cadre du transport par voie fluviale.
- Enfin, le Val d'Oise est traversé par les canalisations du Trapil (transport pétrolier par pipeline) et par les gazoducs de GDF-Suez. Les accidents les plus fréquents sont liés à des travaux qui endommagent les canalisations.



Sur le territoire de la CACP, le risque TMD est essentiellement concentré aux abords des voies structurantes. Les communes traversées par les grands axes (où le trafic est le plus dense) présentent un risque plus important. C'est le cas notamment des communes de : Cergy, Eragny, Osny, Pontoise, Puisseux-Pontoise, Saint-Ouen l'Aumône, avec la présence de l'A 15, des RN 14, RN 184, de la RD 915.

Seules les communes de : Boiesmont, Jouy-le-Moutier, Maurecourt, Puisseux-Pontoise et Vauréal, ne sont pas concernées par le transport de matières dangereuses par canalisations.

3.6.3 Sites et sols pollués

La direction générale de la prévention des risques définit un sol pollué par un terrain qui, du fait d’anciens dépôts de déchets ou d’infiltration de substances polluantes, présente une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque pérenne pour les personnes et / ou l’environnement.

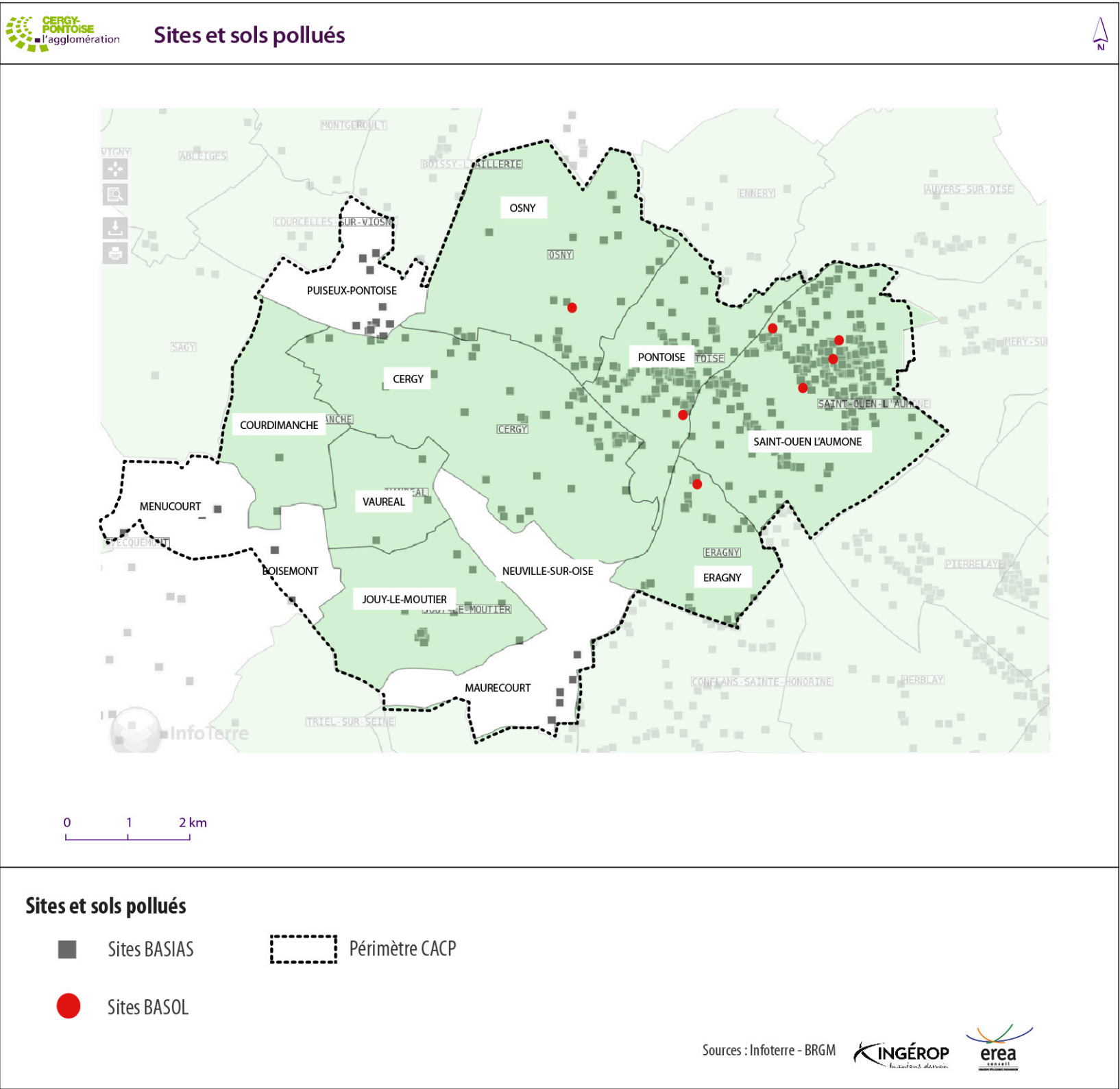
La base de données BASOL, créée par le Ministère de l’Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (MEDDTL), recense les sites pollués ayant fait l’objet d’une action menée par les pouvoirs publics.

La CACP y compte 7 sites référencés :

Communes	Noms	Polluants	Actualités
Eragny	SIRC CHARGROS	Cadmium, cuivre, mercure, zinc, plomb, hydrocarbures, PCB-PCT	Site industriel en friche mis en sécurité et surveillé
Pontoise	Agence EDF/GDF	/	Site ancien réutilisé Pas de surveillance
Osny	Osny Pharma SAS	Mercure, hydrocarbures, solvants non halogénés, plomb	En activité Site mis en sécurité et surveillé
Saint-Ouen l’Aumône	Joint de l’IDF	/	Site ancien réutilisé Aucune restriction, pas de surveillance
	FLUIDAP	Solvants halogénés	Site ancien réutilisé Aucune restriction, pas de surveillance
	Compagnie générale des insecticides	Produits toxiques, cyanures	En activité Site mis en sécurité et surveillé
	ATOTECH	Chrome	En activité Site traité, mis en sécurité et surveillé

La base de données BASIAS, également créée par le MEDDTL, fait l’inventaire d’anciens sites industriels (abandonnés ou non), susceptibles d’engendrer une pollution de l’environnement. L’objectif de cette démarche est de conserver la mémoire de ces sites et de fournir des informations utiles aux acteurs de l’urbanisme, du foncier et de la protection de l’environnement.

Le territoire de la CACP compte au total 575 sites référencés sur la liste BASIAS (dont 289 sur la commune de Saint-Ouen l’Aumône et 113 sur celle de Pontoise). En effet, la proximité avec Paris est un vecteur de présence de sites BASIAS. De plus, le secteur formé par les voies A 15 / RN 14, RN 184, RD 922, RD 915, et les intersections ferroviaires, concentrent une grande partie de ces sites.



3.6.4 Enjeux en lien avec les déplacements

Risques majeurs naturels

- Préservation des zones d'expansion des crues et des ouvrages de protection (levées) des zones urbaines, dans le cadre des aménagements liés au PLD.
- Maîtrise des débits de rejet des eaux pluviales des nouveaux aménagements, par des techniques de gestion : limitation de l'imperméabilisation, bassins de rétention, chaussées réservoirs...
- Amélioration de la prise en compte du risque d'inondation des infrastructures de transports, afin de diminuer la vulnérabilité du territoire et d'accélérer le retour à la normale, après un temps de crise.
- Prise en compte du risque « mouvements de terrain » dans la réalisation d'aménagements, dans le cadre du PLD.
- Non aggravation de l'exposition des populations et des biens aux risques majeurs : prise en compte des périmètres de risques naturels lors de la conception et la réalisation de nouvelles infrastructures ou aménagements.
- Adaptation de l'aménagement des infrastructures de transports, afin de diminuer l'impact sur le changement climatique.

Risques majeurs anthropiques

- Organisation du trafic, qualitativement et quantitativement, sur les axes importants concernés par le risque de transport de matières dangereuses, afin d'assurer l'organisation des secours (en situation de crise brutale), la continuité d'approvisionnement des établissements, l'évacuation des biens et des personnes.
- Non aggravation de l'exposition des populations et des biens aux risques majeurs : prise en compte les périmètres de risques industriels dans la réalisation de nouvelles infrastructures ou d'aménagements.

3.6.5 Levier d'action possibles dans le cadre du PLD

- Prendre en compte les risques existants et limiter l'exposition des populations dans le cadre des nouveaux aménagements.

3.7 Milieux naturels

3.7.1 Périmètres de protection et d'inventaire

Les espaces naturels, en plus d'accueillir la biodiversité, sont des générateurs de services écosystémiques (bénéfices que tirent les Hommes des écosystèmes). Ils contribuent au maintien de la qualité de l'air, à la purification de l'eau, à la protection contre les tempêtes et les inondations, à l'alimentation, à l'amélioration du cadre de vie...

Afin de conserver les milieux naturels, la biodiversité et les services qu'ils nous apportent, la communauté internationale européenne et la gouvernance française ont mis en place un ensemble de conventions et textes de lois, aboutissant à la délimitation des zones naturelles à maintenir dans un bon état écologique et où les activités humaines peuvent être limitées.

Les sites Natura 2000

Le territoire de la Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise n'accueille aucun site Natura 2000.

Les Parcs Naturels Régionaux (PNR)

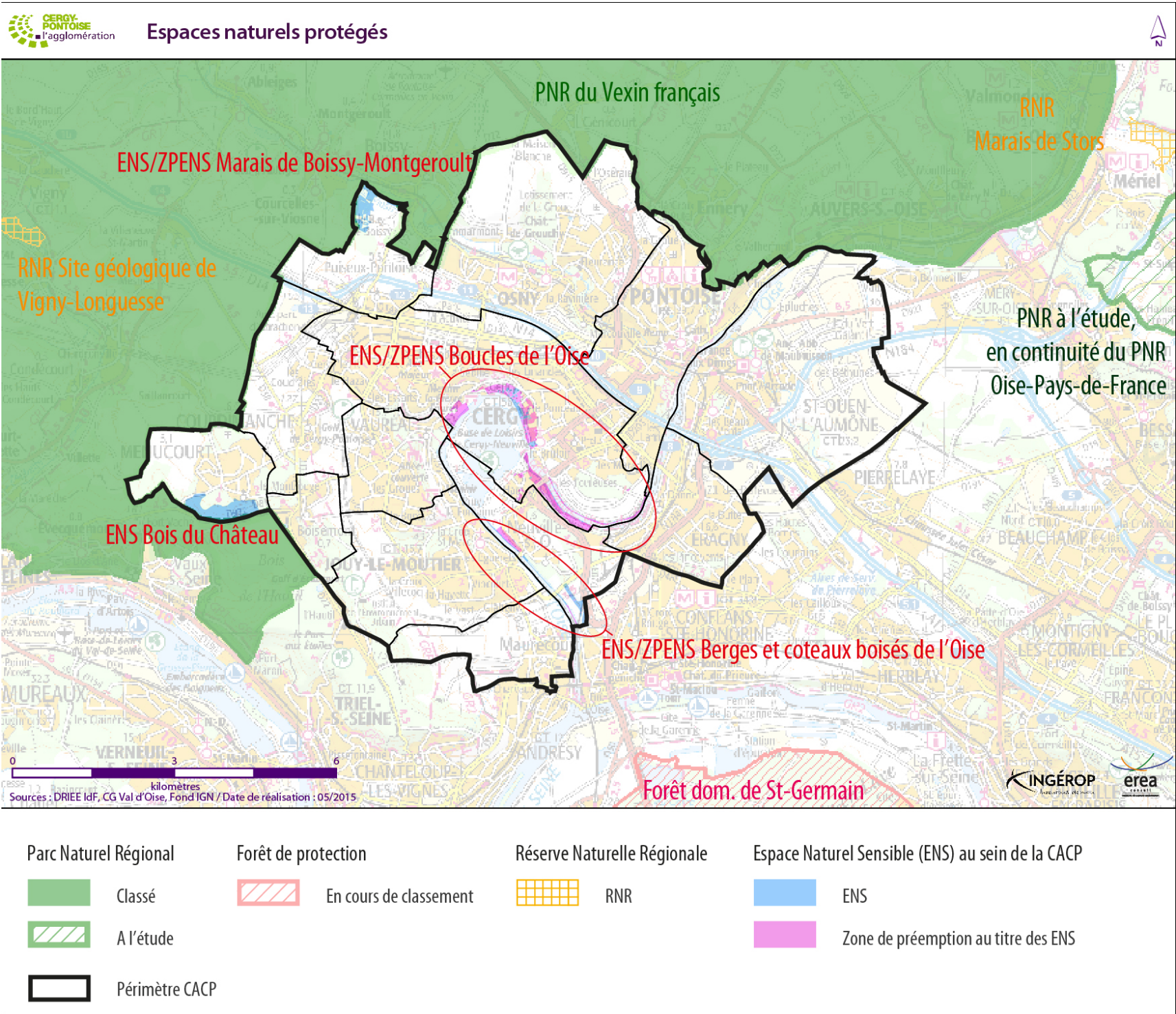
Les **Parcs naturels régionaux** sont créés pour protéger et mettre en valeur de grands espaces ruraux habités. Peut être classé « Parc naturel régional » un territoire à dominante rurale dont les paysages, les milieux naturels et le patrimoine culturel sont de grande qualité, mais dont l'équilibre est fragile. Un PNR s'organise autour d'un projet concerté de développement durable, fondé sur la protection et la valorisation de son patrimoine naturel et culturel.¹⁵

Le territoire de la Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise n'accueille aucun Parc Naturel Régional.

Les communes de Boiesmont, Menucourt, Courdimanche, Puiseux-Poiteuse, Osny, Poiteuse et Saint-Ouen l'Aumône sont **en limite du PNR du Vexin français**. Classé PNR en 1995, il regroupe 99 communes du Val d'Oise et des Yvelines et s'étend sur 71 000 ha.

La CACP est considérée comme une « ville-porte », c'est-à-dire qu'elle participe au fonctionnement du Parc via une contribution financière, dont le montant est fixé au prorata de sa population. Des conventions définissent les domaines de coopération entre le Parc et ses villes-portes : accueil, développement touristique, économique et social, environnement, traitement des franges urbaines sont autant de problématiques d'évolution commune des territoires.

¹⁵ Source : Fédération des parcs naturels régionaux de France.



Les Espaces Naturels Sensibles (ENS) et Zones de Prémption au titre des ENS (ZPENS)

L'appellation « Espace Naturel Sensible » désigne des **sites naturels qui constituent une richesse au plan écologique (faune, flore, géologie, ...)** et des **paysages**. Il s'agit souvent de sites **fragiles ou menacés** qui bénéficient d'une protection légale, mais qui nécessitent des actions de sauvegarde.

Les espaces naturels sensibles constituent un **élément majeur de la politique d'aménagement du territoire et de développement durable des départements**.

L'ENS est un outil de protection des espaces naturels par **l'acquisition foncière ou par la signature de conventions** avec les propriétaires privés ou publics, mis en place dans le droit français et régi par le Code de l'urbanisme.

Les ENS sont acquis par le Département, au moyen de la Taxe d'Aménagement (remplace depuis 2012 la Taxe Départementale des Espaces Naturels Sensibles (TDENS))¹⁶. Cette taxe peut être utilisée par voie amiable, par expropriation ou par exercice du droit de préemption de terrains, ainsi que pour l'aménagement et l'entretien de tout espace naturel, boisé ou non, appartenant au département, sous réserve de son ouverture au public.

Le département est l'acquéreur prioritaire sur certains territoires sensibles, appelés Zones de Prémption au titre des Espaces Naturels Sensibles (ZPENS). Cela signifie qu'il peut utiliser son droit « d'acquéreur prioritaire » sur les terrains zonés préalablement. À partir de cet instant, les parcelles deviennent propriété inaliénable du Département et sont protégées de tout projet d'aménagement.

Le territoire de la Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise est concerné par un secteur en ENS, et trois secteurs comprenant des parcelles cadastrales en ENS et réservées au titre des ZPENS.

Les Réserves Naturelles Régionales (RNR)

La CACP n'accueille aucune réserve naturelle régionale.

La superficie d'espaces naturels bénéficiant d'une protection réglementaire ou contractuelle sur le territoire de la CACP représente à ce jour environ **155,5 hectares, soit environ 2 % du territoire intercommunal**. Il s'agit d'Espaces Naturels Sensibles (83,4 ha) et de Zones de préemption au titre des ENS (72,1 ha) :

Espaces naturels sensibles et Zones de préemption au titre des ENS dans le périmètre du CACP

Type	Nom	Commune	Superficie (ha)
ENS	Bois du Château	Menucourt	41,67
ENS	Berges et coteaux boisés de l'Oise	Neuville-sur-Oise	11,22
ZPENS	Berges et coteaux boisés de l'Oise	Neuville-sur-Oise	7,65
ENS	Boucles de l'Oise	Cergy	9,13
ZPENS	Boucles de l'Oise	Cergy	64,03
ENS	Marais de Boissy-Montgeroult	Puiseux-Pointoise	21,36
ZPENS	Marais de Boissy-Montgeroult	Puiseux-Pointoise	0,38



Marais de Boissy-Montgeroult (source : Département du Val-de-Marne)

¹⁶ La taxe d'aménagement est applicable à toutes les opérations d'aménagement, de construction, de reconstruction et d'agrandissement de bâtiments ou d'installations, nécessitant une autorisation d'urbanisme. Elle remplace : la taxe locale d'équipement (TLE), la taxe départementale des espaces naturels sensibles (TDENS), la taxe pour le financement des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (TDCAUE), la taxe complémentaire à la TLE en Île-de-France (TC-TLE) et la taxe spéciale d'équipement de la Savoie.

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

Les Zones Naturelles d'Inventaire Ecologiques, Floristiques et Faunistiques, lancées en 1982, sont des secteurs du territoire particulièrement intéressants sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales ou végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional.

Les ZNIEFF révèlent la richesse d'un milieu. Elles sont un **instrument d'appréciation et de sensibilisation** destiné à éclairer les décisions publiques ou privées, au regard des dispositions législatives et réglementaires protectrices de l'environnement. Le zonage en lui-même ne constitue pas une contrainte juridique susceptible d'interdire un aménagement en son sein.

Bien que ces ZNIEFF ne présentent aucune valeur réglementaire, il appartient à tout aménageur et gestionnaire de veiller à ce que leurs documents d'aménagements assurent la pérennité de ces zones.

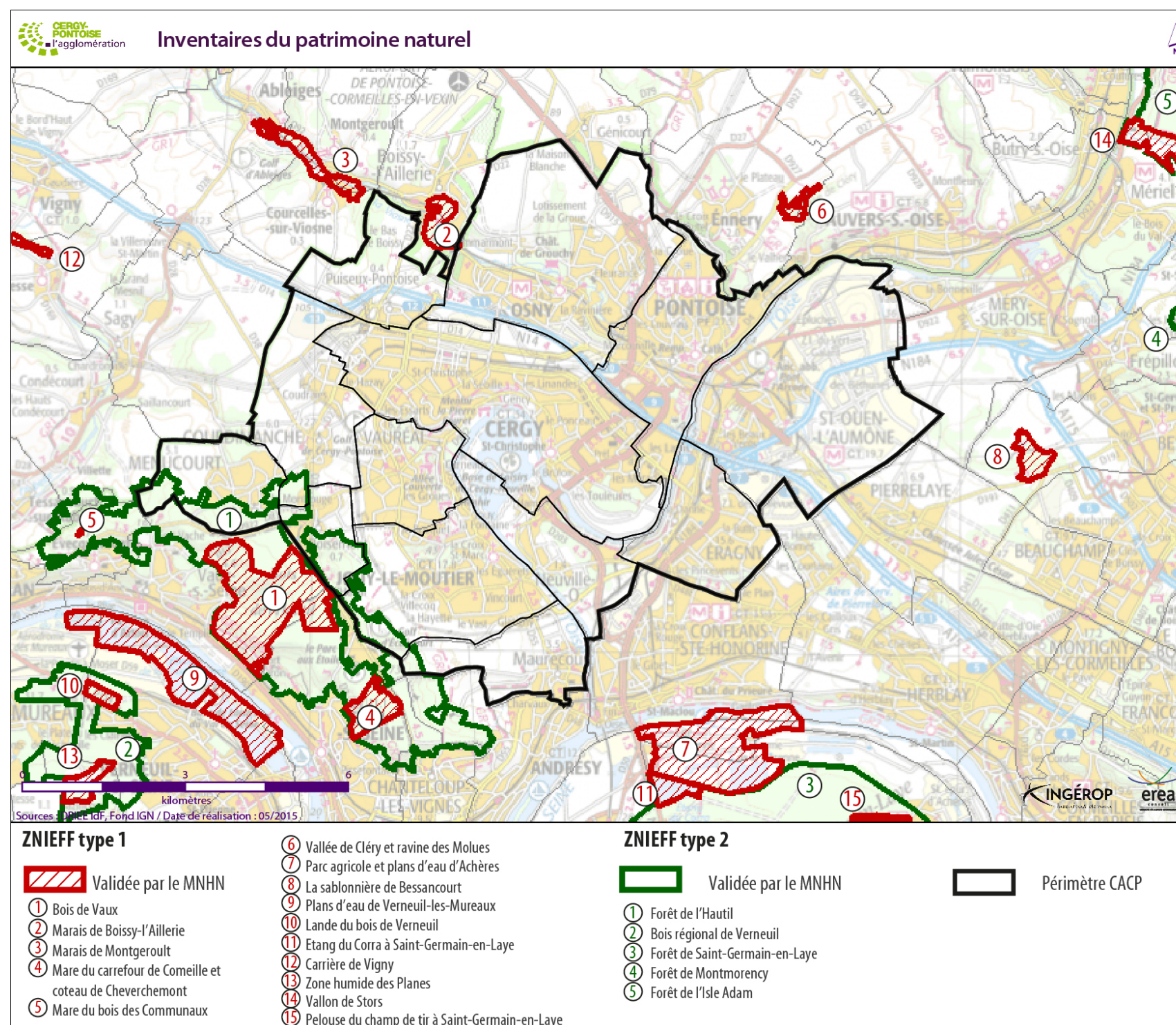
Les communes de : Menucourt, Courdimanche, Boisémont, Jouy-le-Moutier et Maurecourt, sont concernées par la ZNIEFF de type 2 « Forêt de l'Hautil ».

Cette zone est constituée de forêts domaniales à cheval sur 2 départements : Val d'Oise et Yvelines. L'intérêt porte sur la présence d'habitats originaux : tourbières à sphaignes en formation, mares oligotrophes abritant des populations, hêtraies sur calcaire.

Des espèces végétales protégées sont également présentes : Polystich à aiguillons (*Polystichum aculeatum*) - qui est une espèce de fougères -, Grande utriculaire (*Utricularia australis*) - qui est une espèce de plante carnivore (protection régionale) - et Renoncule langue (*Ranunculus lingua*) - qui est une espèce de plante herbacée (protection nationale).

Aucune autre ZNIEFF n'est relevée dans le périmètre de la Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise.

La superficie de la CACP en zone naturelle d'inventaire représente 327,7 ha, soit 4,2 % du territoire. Il s'agit de la Forêt de l'Hautil, au Sud de la Communauté.



3.7.2 Trame verte et bleue

La réalisation de la trame verte et bleue s'appuie sur le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Ile-de-France, arrêté par le préfet de la région le 2 octobre 2013.

L'objectif du SRCE est, sur la base d'un **diagnostic des continuités écologiques** (réservoirs de biodiversité et corridors identifiés dans un atlas cartographique à l'échelle 1/100 000^{ème}), de **définir les enjeux prioritaires pour la préservation et la remise en état des continuités écologiques régionales** et de déterminer un **plan d'actions** stratégique pour y répondre.

La **Trame verte et bleue** entend contribuer à enrayer la perte de biodiversité en préservant et en remettant en bon état des réseaux de milieux naturels, permettant aux individus de circuler et d'interagir. Ces réseaux d'échanges, ou continuités, sont constitués de « réservoirs de biodiversité », reliés les uns aux autres par des « corridors écologiques ».

Un **réservoir de biodiversité (ou zone nodale)** constitue un espace où la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée. Les conditions indispensables à son maintien et à son fonctionnement y sont réunies. Une espèce peut ainsi y exercer l'ensemble de son cycle de vie : alimentation, reproduction, repos. De manière plus globale, les milieux naturels peuvent y assurer leur fonctionnement. Il s'agit donc soit d'espaces à partir desquels des individus d'espèces peuvent se disperser, soit d'espaces rassemblant des milieux de grand intérêt.

Un **corridor écologique** est une voie de déplacement, empruntée par la faune et la flore, qui relie les réservoirs de biodiversité. Ces liaisons fonctionnelles, entre milieux naturels, permettent la dispersion et la migration des espèces. On les classe généralement en trois types principaux :

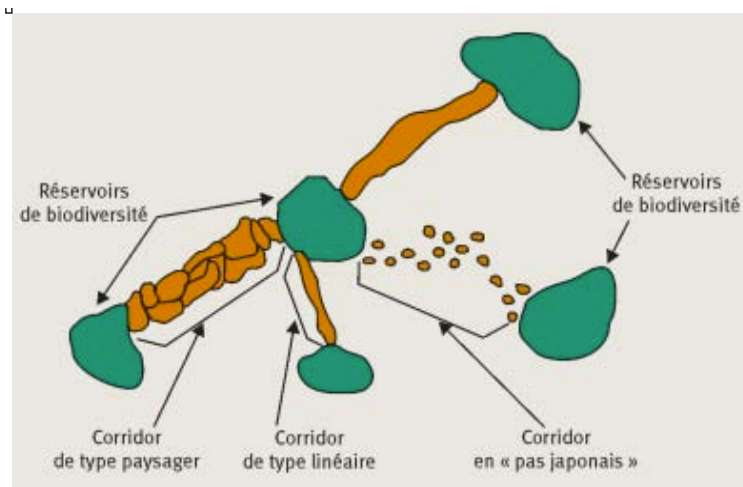
- Les structures linéaires : haies, chemins et bords de chemins, ripisylves...
- Les structures en « pas japonais » : ponctuation d'espaces - relais ou d'îlots - refuges (mares, bosquets...).
- Les matrices paysagères : type de milieu paysager dominant sur le territoire d'étude.

Les **continuités écologiques** d'un territoire d'étude correspondent à l'ensemble des éléments du maillage d'espaces ou de milieux constitutif d'un réseau écologique (réservoirs de biodiversité + corridors écologiques).

On soulignera que les cours d'eau constituent à la fois des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques.

Trame verte et bleue identifiée sur le territoire de la CACP

Type	Description	Nom
Réservoir de biodiversité	Milieux « naturels » ou plus généralement semi-naturels, c'est-à-dire largement influencés par les activités humaines, dans lesquels la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée	Forêt de l'Hautil
Lisières	Zones de contact entre les boisements et des cultures ou des prairies	Forêts concernés : Forêt de l'Hautil Bois de l'Orient
Corridors	Assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité. Ils offrent aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Ils correspondent aux voies de déplacement préférentielles empruntées par la faune et la flore.	Corridors boisés Corridors herbacés Corridors calcicoles
Cours d'eau	Chenal superficiel ou souterrain dans lequel s'écoule un flux d'eau continu ou temporaire	L'Oise La Viosne Ru de Liesse Chenaux temporaires et continus
Continuums de la sous-trame bleue	Espace accessible à partir des réservoirs de biodiversité par les espèces associées à la sous trame bleue. Il comprend donc les réservoirs de biodiversité et une enveloppe, d'une largeur variable.	Vallée alluviale de l'Oise
Éléments fragmentants	Les éléments fragmentants correspondent aux obstacles et points de fragilité situés sur les corridors arborés, herbacés, calcicoles, zones humides et au sein des réservoirs de biodiversité et sous trame bleue.	Boisements, milieux ouverts : Mitage lié à l'urbanisation, routes présentant des risques de collision avec la faune Milieux aquatiques : Grilles, Ponts, Seuils en rivière
Infrastructures linéaires majeures	Les infrastructures majeures (autoroutes et autres routes à voies multiples avec terre-plein central, Lignes TGV) sont les plus fragmentantes.	A15, N14, N184, D922, échangeurs
Infrastructures linéaires importantes	Les infrastructures importantes (2x2 voies sans terre-plein central et voies ferrées principales) sont difficiles à traverser pour la faune	nc, en grande quantité
Infrastructures linéaires second ordre	Les infrastructures de deuxième ordre (routes nationales et départementales très fréquentées, réseau ferroviaire local : Transilien, RER...) sont généralement plus faciles à traverser mais susceptibles de provoquer des collisions pour la faune.	nc, en grande quantité



Exemple d'éléments de la Trame verte et bleue : réservoirs de biodiversité et types de corridors terrestres
(source : Cemagref, d'après Bennett 1991)

L'aménagement et l'équipement des territoires peuvent générer des **contraintes au bon fonctionnement des trames vertes et bleues** :

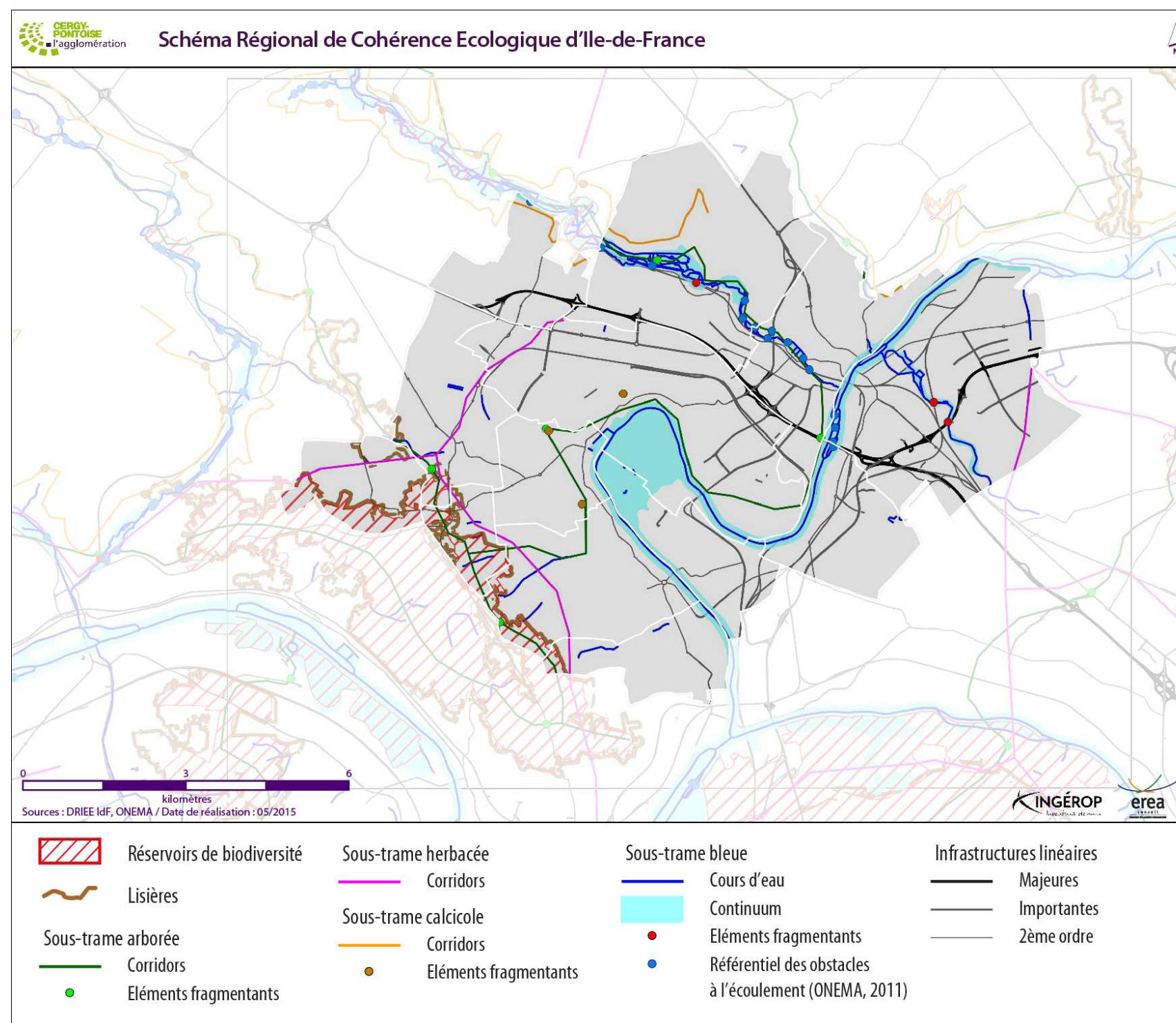
- Par différentes formes d'obstacles (routes, voies ferrées, constructions, barrages, micro centrales, pollutions, clôtures...).
- Par divers milieux répulsifs peu favorables (densité d'habitat, zones d'activités denses, agriculture intensive).

La fragmentation des espaces à caractère naturel et leur morcellement peuvent conduire à des phénomènes d'isolats : c'est l'une des causes de la perte de biodiversité.

Le territoire de la Communauté d'Agglomération présente une densité urbaine élevée de par son positionnement en périphérie de la couronne parisienne. Des espaces forestiers et agricoles peu nombreux sont préservés au Sud et à l'Ouest du territoire. Ils témoignent de la transition entre la région parisienne fortement urbanisée et le milieu plus rural à l'Ouest et au Nord (Parc Naturel Régional du Vexin français).

L'Oise et ses affluents, ainsi que les plans d'eau permettent aux espèces des milieux aquatiques et humides de se déplacer vers la Seine ou vers l'amont des cours d'eau.

De nombreux obstacles et points de fragilité limitent les déplacements d'espèces sur le territoire, tant pour les espèces sauvages terrestres qu'aquatiques.



3.7.3 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 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, soit les critères relatifs au sol et ceux relatifs à la végétation.

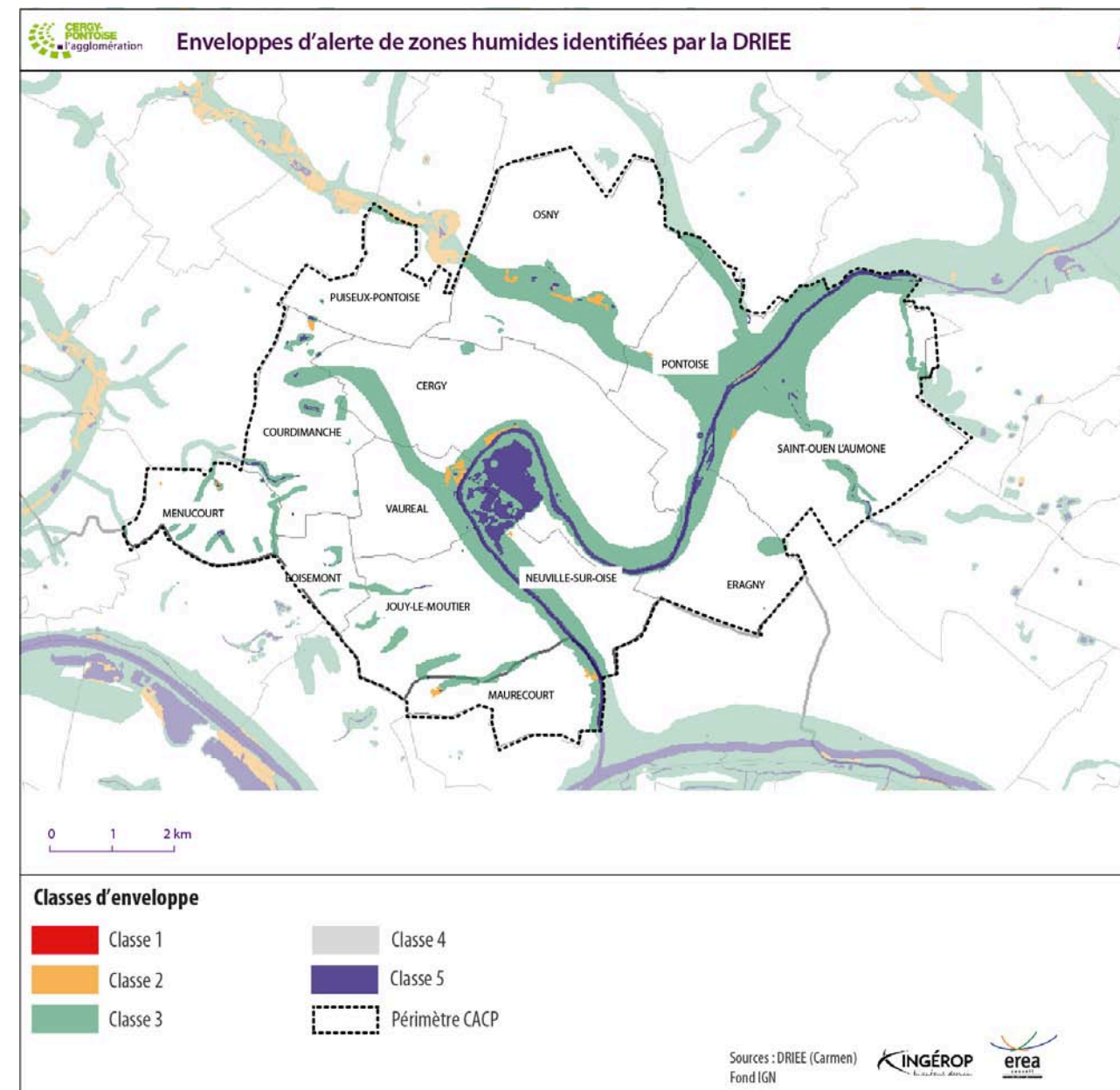
Cette étude a abouti à une cartographie de synthèse, qui partitionne la région en cinq classes selon la probabilité de présence d'une zone humide et le caractère de la délimitation qui conduit à cette analyse. Elle s'appuie sur :

- Un bilan des études et une compilation des données pré-existantes,
- L'exploitation d'images satellites pour enrichir les informations sur le critère sol.

L'ensemble de ces données a ainsi été croisé, hiérarchisé et agrégé, pour former une **cartographie des enveloppes d'alerte potentiellement humides**.

Sur le territoire de la CACP, trois types de zones sont recensés :

- Les **zones de classe 2**, dont le caractère humide ne présente pas de doute mais dont la méthode de délimitation diffère de celle de l'arrêté (zones identifiées selon les critères de l'arrêté, mais dont les limites n'ont pas été calées par des diagnostics de terrain (photo-interprétation), ou zones identifiées par des diagnostics terrain mais à l'aide de critères ou d'une méthodologie qui diffère de celle de l'arrêté),
- Les **zones de classe 3**, correspondant à une importante de zones humides, mais dont le caractère humide et les limites restent à vérifier et à préciser.
- Les **zones de classe 4**, présentant un manque d'information ou pour lesquelles les informations existantes indiquent une faible probabilité de zone humide.
- Les **zones de classe 5**, qui correspondent à une enveloppe où sont localisées toutes les zones en eau (elles ne sont pas considérées comme des zones humides).



3.7.4 Enjeux en lien avec les déplacements

- Les réservoirs de biodiversité, du continuum bleu et des corridors (comprenant les ZNIEFF, ENS et ZPENS) dans le cadre de la mise en œuvre du PLD : éviter de nouvelles coupures écologiques, favoriser la circulation des espèces sur le territoire par des aménagements ou la suppression d'obstacles.
- Préservation des zones humides et de la biodiversité : devenir des eaux de ruissellement des voiries.

3.7.5 Levier d'action possibles dans le cadre du PLD

- Prendre en compte la biodiversité dans le cadre des divers aménagements : les espaces forestiers, les espaces ouverts agricoles et calcicoles, le milieu aquatique et ses berges. Les aménagements des bermes routières sont également des milieux à considérer pour la circulation des espèces sauvages.

3.8 Paysage et patrimoine

3.8.1 Patrimoine protégé

Le patrimoine, selon son intérêt historique, artistique, archéologique, esthétique, scientifique ou technique, est considéré comme indispensable à l'identité et à la pérennité de la communauté dont il résulte. Les patrimoines bâtis et paysagers, visibles, participent à l'identité des paysages.

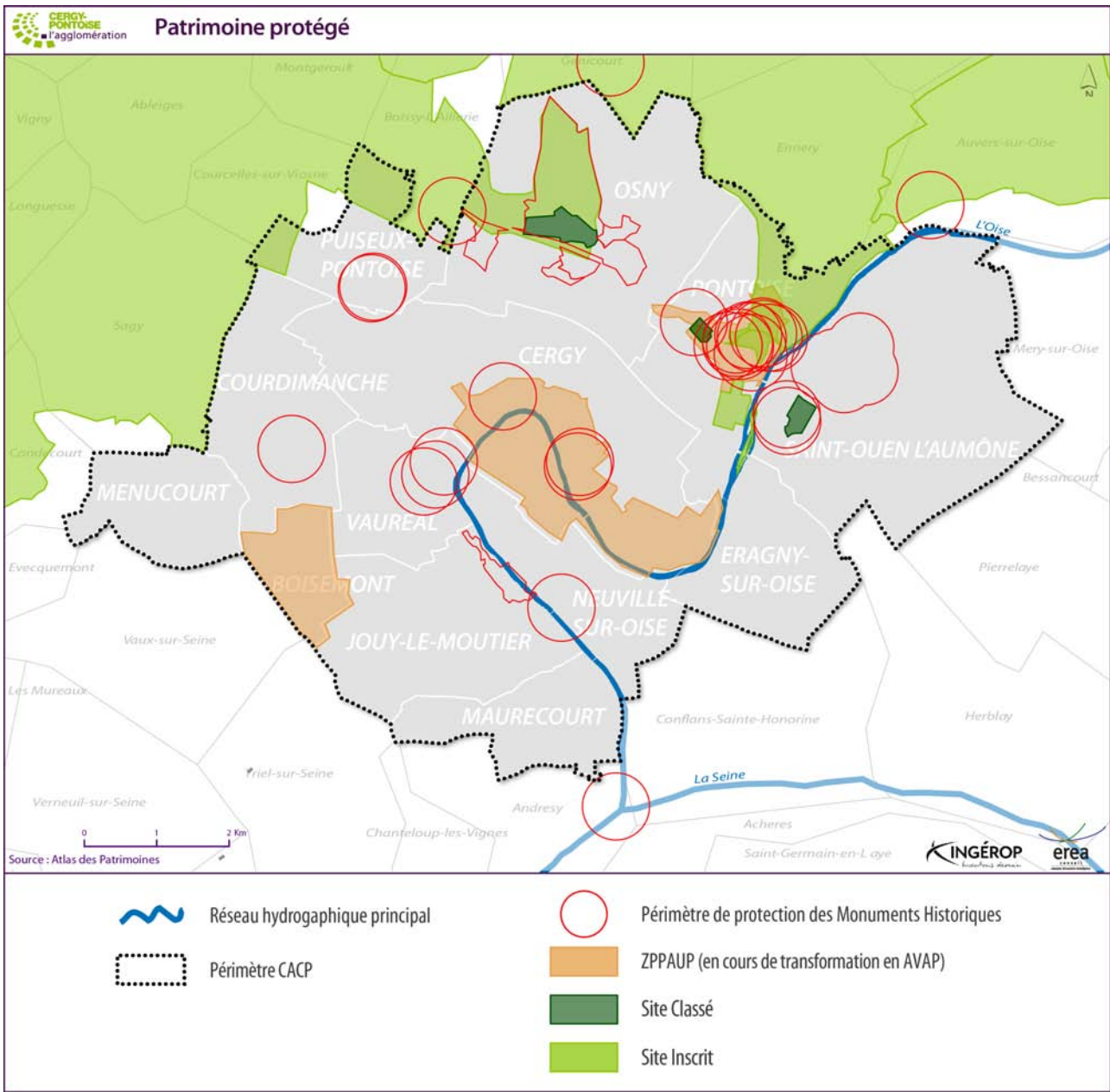
Le territoire de la CACP présente une sensibilité patrimoniale élevée, comme en témoignent les mesures de protections, nombreuses et variées, mises en place.

Ainsi, les éléments de patrimoine protégés, recensés sur le territoire de la CACP, correspondent à :

- 10 édifices classés au titre des Monuments Historiques.
- 20 édifices inscrits au titre des Monuments Historiques.
- 3 Sites Classés.
- 12 Sites Inscrits.
- 3 ZPPAUP (futures AVAP).

Protection	Nom des Sites protégés
Sites Classés	Parc du Château de Grouchy
	Parc Le Nôtre
	Château de Marcouville et son parc
Sites Inscrits	Vexin Français
	Corne Nord-Est du Vexin Français
	Village, plateau Nord et vallées de Bois-le-Roi et de Cléry
	Île de la Dérivation
	Île(s) du Pothuis et) de Saint-Martin
	Collège Saint-Martin
	Parc du Château de Marcouville
	Quai Fontaine
	Château de Pontoise et son parc
	Ensemble urbain
	Jardin public
	Boulevard des Fossés
Monuments Historiques Classés	Ancienne église (Cergy)
	Menhir dit « la Pierre Fouret » (Cergy)
	Eglise Saint-Christophe (Cergy)
	Eglise (Jouy-le-Moutier)
	Ancienne Sous-Préfecture (Pontoise)
	Cathédrale Saint-Maclou (Pontoise)
	Croix en pierre du XIV ^{ème} siècle (Puisseux-Pontoise)
	Ancienne abbaye de Maubuisson (Saint-Ouen-l'Aumône)
	Allée couverte dite cimetière des Anglais (Vauréal)
	Croix de 1607 de l'ancien cimetière (Vauréal)
	Restes de l'ancienne église Saint-Pierre (Génicourt)

Protection	Nom des Sites protégés	Protection	Nom des Sites protégés
Monuments Historiques Inscrits	Ancien Prieuré (Cergy)	Monuments Historiques Inscrits	Remparts (Pontoise)
	Eglise Saint-Martin (Courdimanche)		Ancien Hôtel d'Estouteville (Pontoise)
	Château de Neuville (Neuville-sur-l'Oise)		Chapelle des Cordeliers (Pontoise)
	Colonne de Réal (Osny)		Eglise Saint-Pierre (Puisseux-Pontoise)
	Eglise Saint-Pierre-aux-Liens (Osny)		Eglise (Saint-Ouen-l'Aumône)
	Domaine du château de Grouchy (Osny)		Colombier (Saint-Ouen-l'Aumône)
	Moulin des Patis ou de la Coulevre (Pontoise)		Eglise Notre-Dame-de-l'Assomption (Vauréal)
	Eglise Notre-Dame (Pontoise)		Manoir du Réal (Boissy-l'Aillier)
	Porte d'entrée du Jardin public (Pontoise)		Ancienne Chapelle Saint-Nicolas (Auvers-sur-Oise)
	Ancien Hôpital des Enfermés (Pontoise)		Demeure dite Rêve Cottage (Andrésy)
	Couvent des Carmélites (Pontoise)	ZPPAUP	ZPPAUP de Boisemont
	Immeuble, 30 rue de la Bretonnerie (Pontoise)		ZPPAUP de Cergy
	Immeuble, 7 rue de la Coutellerie (Pontoise)		ZPPAUP de Pontoise



3.8.2 Structure et entités paysagères

La Convention européenne du paysage définit le paysage comme **« une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations »**.

Le paysage constitue ainsi un élément essentiel de ce que l'on appelle communément le « *cadre de vie* ». La représentation paysagère recouvre une dimension esthétique forte, essentiellement visuelle, mais elle est aussi représentative des réalités économiques, sociales et culturelles du territoire. Elle est un mélange de composantes physiques objectives (relief, végétation, couleurs,...) et de composantes immatérielles subjectives (culture, histoire,...), lesquelles évoluent constamment, de manière temporaire (saisons, modes,...), ou permanente (urbanisation, démolition,...).

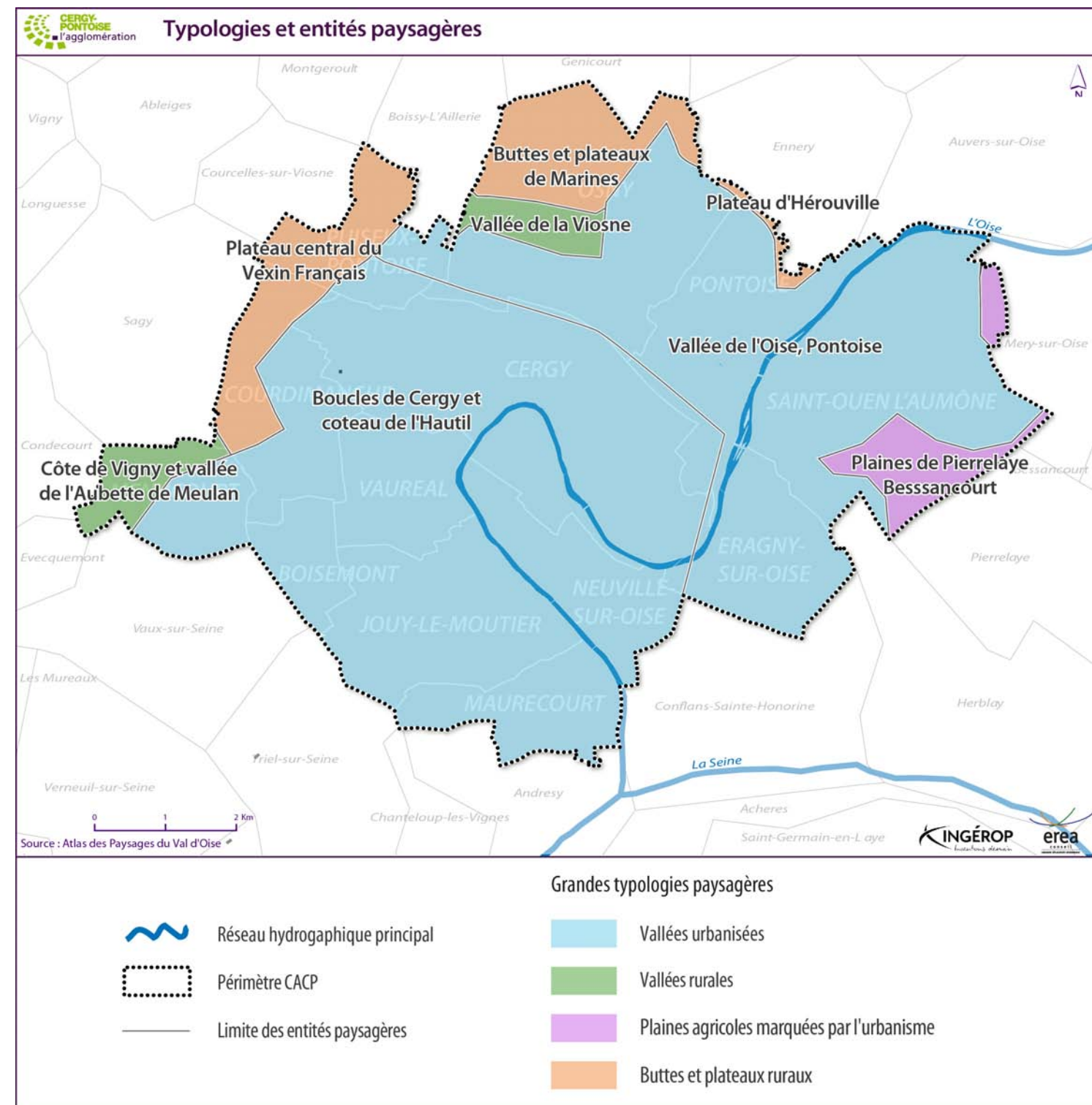
Le Plan Local de Déplacement, au travers ses différents projets (création de nouvelles infrastructures de transport, changement d'affectation des voiries, modifications des itinéraires,...), aura des conséquences plus ou moins directes sur le paysage, mais aussi sur sa perception par les riverains et les usagers.

Ainsi, **la conception du PLD peut soulever des enjeux de protection, d'accessibilité et de mise en valeur des paysages existants, mais aussi être l'occasion de créer de nouveaux paysages.**

Les paysages de la CACP bénéficient d'une trame riche d'espaces naturels, agricoles et boisés, néanmoins menacés par la pression urbaine. Les infrastructures de transport qui accompagnent l'urbanisation engendrent généralement une fragmentation de ces paysages. Ainsi, le PLD doit être attentif à anticiper et éviter l'étalement urbain et la fragmentation de l'espace, en milieu naturel et rural.

Par ailleurs, le PLD doit aussi permettre d'améliorer et de valoriser le paysage quotidien du cadre de vie, au travers d'objectifs généraux, énoncés dans le rapport environnemental du PDU d'Ile de France :

- Intégrer systématiquement les modes actifs dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme.
- Améliorer la qualité de l'espace public urbain au travers la redéfinition du partage de la voirie entre les différents modes de transport.
- Mieux desservir les espaces naturels et ruraux remarquables et de loisir, par les transports collectifs et les réseaux dédiés aux modes actifs.
- Concevoir des infrastructures de transport bien intégrées dans le paysage.



L'Atlas des Paysages du Val d'Oise (2010) définit 4 types de paysages sur le territoire de la CACP, déclinés en 8 entités paysagères :

■ Vallées urbanisées :

- * Boucles de Cergy et coteau de l'Hautil,
- * Vallée de l'Oise, Pontoise,

■ Vallées rurales :

- * Côte de Vigny et vallée de l'Aubette de Meulan,
- * Vallée de la Viosne,

■ Plaines agricoles marquées par l'urbanisme :

- * Plaines de Pierrelaye Bessancourt,

■ Buttes et plateaux ruraux :

- * Plateau central du Vexin Français,
- * Buttes et plateaux de Marines,
- * Plateau d'Hérouville.

L'Atlas des Paysages du Val d'Oise présente des **enjeux et de prescriptions paysagères** pour chacune des entités.

Un focus particulier est réalisé ci-contre, pour les enjeux des vallées urbanisées, qui correspondent à la typologie paysagère dominante du territoire de la CACP.

Concernant les autres entités, sur la périphérie du territoire de la CACP, les prescriptions relatives aux déplacements, concernent les objectifs ci-après :

- Aborder les infrastructures routières, non sous l'angle unique de la circulation, mais comme éléments de développement du territoire et d'articulation des espaces paysagers urbains /ruraux, afin de préserver la qualité des ambiances rurales et éviter le mitage.
- Instaurer un dialogue avec le paysage rural depuis les grandes infrastructures routières (vues, franchissements,...).
- Intégrer le projet d'autoroute A104 au paysage, en anticipant notamment son incidence sur les franges urbaines.
- Créer des itinéraires de découverte locale (piétons/cyclistes) s'appuyant sur la trame verte et le long des cours d'eau, complémentaires aux GR et PR existants.
- Maîtriser la qualité paysagère des parcours : plantations d'arbres alignés le long des voies, implantation des routes au plus près de la configuration naturelle du terrain, gestion de la végétation autour des chemins de randonnée et de promenade.
- Veiller à assurer la circulation des engins agricoles entre les fermes et les zones de cultures.

- Dans le cadre du travail des franges urbaines, créer un réseau d'itinéraires de promenades, permettant un dialogue entre espaces urbains et espaces naturels et ruraux (sentiers en limite de ville reliant différents lieux aménagés, liaisons aux grands itinéraires de randonnée,...)
- Pour chaque projet urbain, proposer des circulations douces s'appuyant sur la charpente naturelle ou sur les espaces verts, donnant accès aux espaces agricoles et naturels riverains, ainsi qu'aux cœurs de villes.

Source photos ci-dessous : Atlas des Paysages de Val d'Oise



Vallées urbanisées



Vallées rurales



Plaines agricoles marquées par l'urbanisme



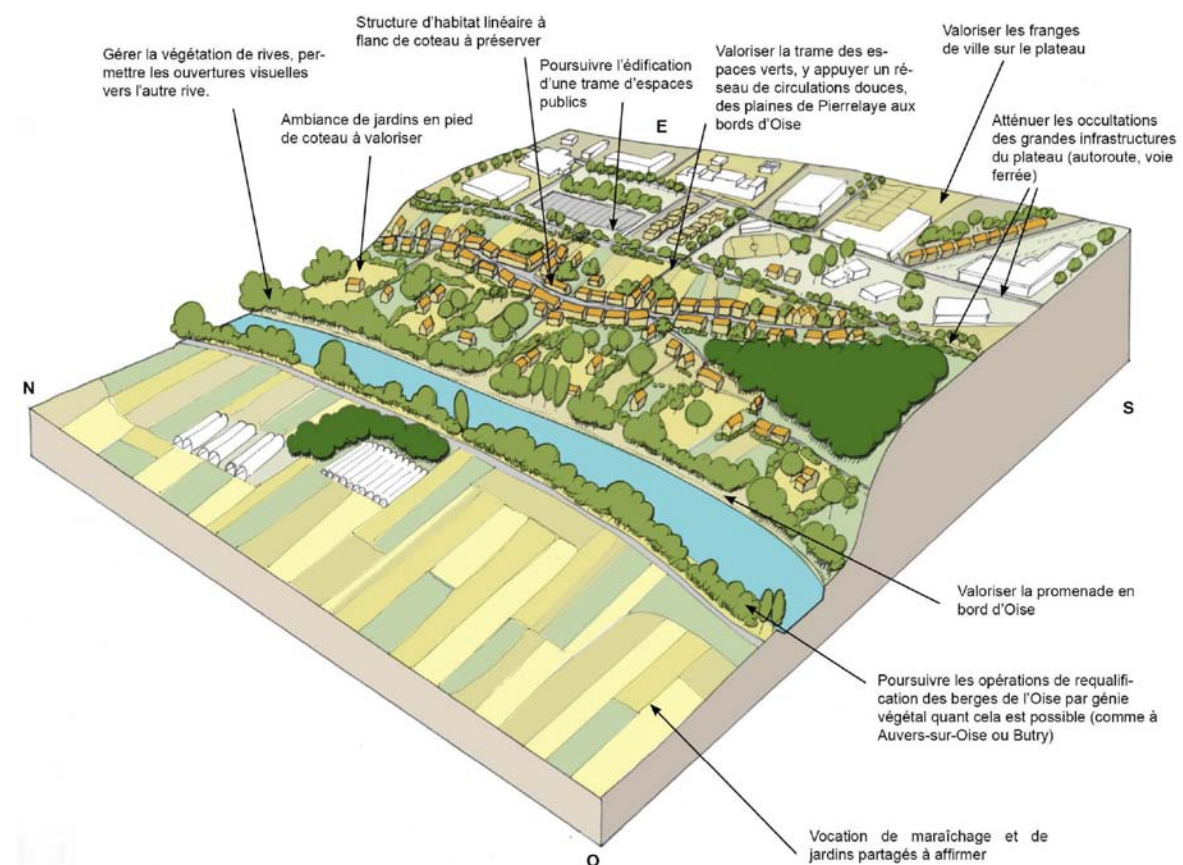
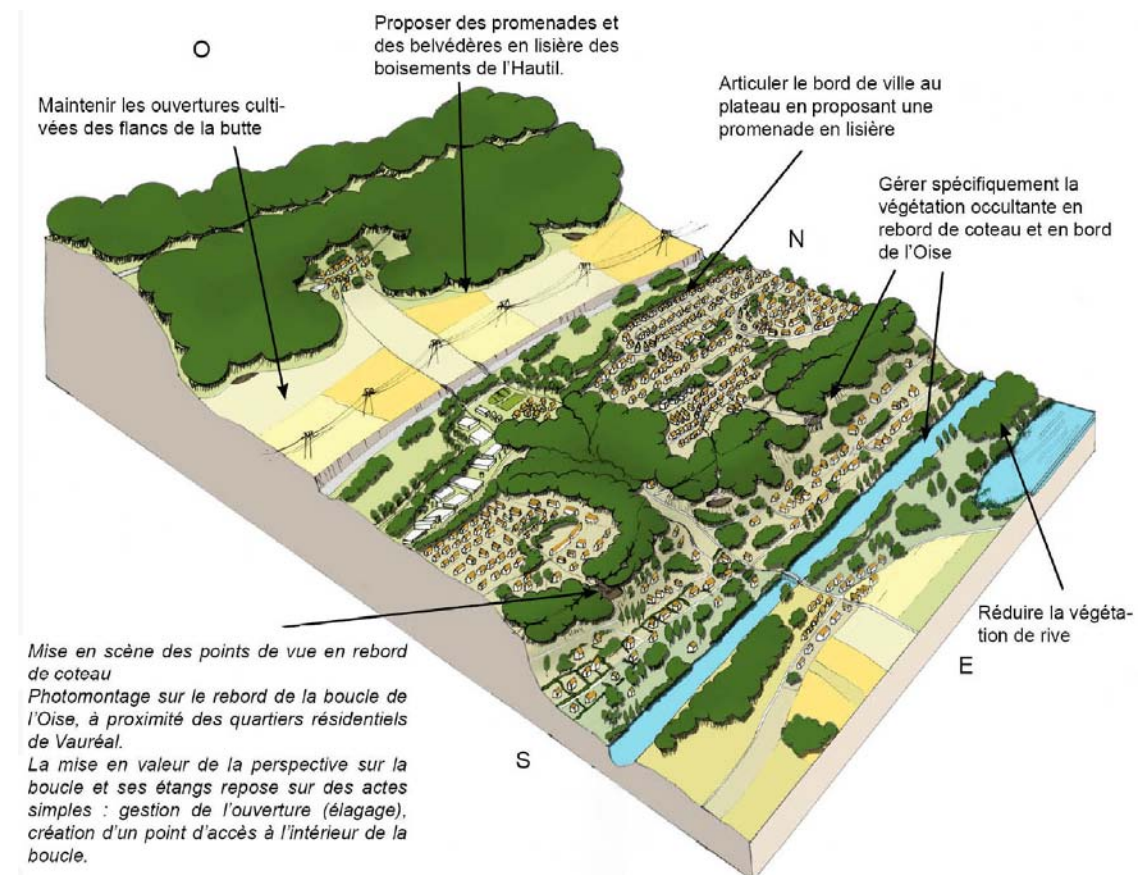
Buttes et plateaux ruraux

3.8.3 Enjeux en lien avec les déplacements

- Prise en compte des enjeux et prescriptions de l'Atlas des Paysages du Val d'Oise.
- Prise en compte des grandes orientations sur le cadre de vie du Rapport environnemental du PDU d'Ile de France.
- Valorisation du patrimoine bâti et paysager reconnu et protégé.
- Valorisation des paysages de proximité, avec une attention particulière sur les espaces naturels, ruraux et les franges urbaines.
- Préservation des paysages ruraux (contre le mitage et les ruptures induites par les grandes routes).
- Amélioration de la qualité des espaces publics urbains.

3.8.4 Levier d'action possibles dans le cadre du PLD

- Favoriser la traversée des paysages identitaires et remarquables par les itinéraires de déplacement (axes de déplacement et de découverte).
- Signalisation et points de vue sur les paysages remarquables et le patrimoine protégé, depuis les axes de déplacement.
- Amélioration de la desserte, par les modes actifs et les transports collectifs, des espaces naturels et ruraux (notamment en limite urbaine) et du patrimoine.
- Redéfinition du partage de la voirie entre les différents modes de transport.
- Résorption des coupures urbaines et création de continuités piétonnes/cyclistes sécurisées, donnant lieu à l'amélioration de la qualité des espaces publics.
- Conception d'infrastructures de déplacements bien intégrés dans le paysage (plantations d'accompagnement par exemple), en résonance avec les ambiances environnantes et ne générant pas d'effet de coupure.
- Réduction des circulations motorisées à proximité du patrimoine bâti, pour réduire le noircissement des façades.



Source bloc-diagrammes ci-contre : Atlas des Paysages de Val d'Oise

4 PRINCIPALES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

4.1 Analyse synthétique des incidences environnementales par action du PLD

4.1.1 Les actions sur les transports en commun

Actions	Pistes d'action / Mesures	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi
Améliorer la desserte bus pour les actifs	Améliorer la desserte bus des parcs d'activités depuis les gares Améliorer les correspondances fer/bus en articulant les horaires avec ceux des trains Mieux adapter la desserte aux besoins en horaires décalés	Ces actions visent directement une augmentation significative de la part modale des transports collectifs en renforçant l'attrait du réseau. L'amélioration ou la création de desserte en transports collectifs s'accompagnent de plusieurs objectifs :	Enquêtes satisfaction des usagers. Evolution de la fréquentation sur les lignes.
Améliorer la desserte bus pour les motifs non contraints	Améliorer les fréquences le soir et le weekend vers les équipements attractifs Etudier l'opportunité de permettre des trajets internes à la CACP en utilisant les lignes interurbaines	<ul style="list-style-type: none"> ■ L'amélioration de la lisibilité du réseau. ■ L'amélioration de la vitesse commerciale, et donc du niveau de concurrence fait à la voiture. ■ Une meilleure adaptation à l'adéquation entre l'offre et la demande, notamment au regard des besoins de déplacements domiciles-travail. 	
Créer la desserte bus vers les secteurs en développement urbain	Les ZAC des Linandes, de Pierre d'Alçon, du Bois d'Aton	Outre un renforcement de l'attractivité du territoire par le biais des transports collectifs, ces actions permettront de fluidifier le trafic local.	
Mettre en place un transport en commun structurant entre les principales gares de l'agglomération	Mettre en place une liaison en site propre entre Pontoise et Cergy-Préfecture Continuer les études pour la réalisation phasée d'un BHNS entre les principales gares de l'agglomération	L'ensemble de ces actions est de nature à réduire 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 consommation d'espace par la voiture dans la ville (notamment en incitant à l'auto-partage – voir plus loin).	
Créer une desserte bus vers Conflans Sainte Honorine			
Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité	Rénover le pôle gare de Cergy-Préfecture Réaménager le pôle d'échanges multimodal de Saint-Ouen l'Aumône Centre Réaménager le pôle d'échanges multimodal de Pontoise Réaménager le pôle d'échanges multimodal des Hauts de Cergy	<p>Les opérations de rabattement vers les transports collectifs doivent permettre, à long terme, la réduction de l'utilisation de la voiture.</p> <p>Cette action poursuit un objectif d'amélioration de l'offre existante.</p> <p>Le réaménagement des pôles d'échange n'est donc pas susceptible de générer des incidences territorialisées du fait de la création de nouveaux aménagements (notamment en matière de gestion des eaux pluviales, d'impacts sur les milieux naturels et la trame verte urbaine).</p> <p>Une vigilance reste toutefois à porter sur l'intégration paysagère de ces aménagements.</p>	Evolution de l'accidentologie par mode sur le territoire
Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage		Cette action permettra notamment une fluidification du trafic routier et ainsi une réduction des nuisances engendrées par les phénomènes de congestion (émissions de polluants et de GES, nuisances sonores, stress...).	
Poursuivre la mise en accessibilité des transports collectifs		Cette action de mise en accessibilité est de nature à permettre à l'ensemble des populations à besoins spécifiques de bénéficier du service des transports collectifs, de favoriser leur autonomie, mais aussi de limiter le recours à des véhicules motorisés individuels.	

4.1.2 Les actions sur les modes actifs

Actions	Pistes d'action / Mesures	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi
Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie		<p>Les actions de mise en accessibilité sont de nature à permettre à l'ensemble des populations à besoins spécifiques de bénéficier de cheminements clairs, sécurisés et accessibles, ce qui favorise l'autonomisation et la sécurité des personnes.</p> <p>En outre, ces actions sont plus largement de nature 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 plus 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>	Taux de voiries et de quais accessibles du territoire.
Améliorer la perméabilité de Cergy-Pontoise pour les piétons	<p>Améliorer les liaisons entre les quartiers / entre les communes proches pour inciter aux déplacements à pied de plus grande distance</p> <p>Rendre les carrefours plus faciles à traverser</p> <p>Interdire les rues en impasse dans les nouvelles zones à urbaniser</p>	<p>Les actions en faveur du développement des cheminements piétons doivent favoriser les déplacements pédestres et permettre ainsi la réduction de l'utilisation de la voiture.</p> <p>La pacification de la voirie constitue également un moyen d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.</p> <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 ou des trajets exceptionnels (notamment grâce à la carte des temps de parcours).</p>	Evolution de la part modale de la marche sur les trajets Domicile-Travail et Domicile-Ecole
Rendre la marche plus attractive	<p>Poursuivre le jalonnement des quartiers centraux en précisant les temps de parcours</p> <p>Editer un plan piéton avec indication des temps de parcours</p> <p>Valoriser les cheminements piétonniers</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, nuisances sonores), sans oublier l'impact positif de la pratique d'une activité physique pour l'organisme.</p>	
Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération		<p>Cette action, en favorisant la pratique du vélo (en particulier au quotidien pour les déplacements contraints), vise la réduction de l'utilisation de la voiture. Elle participe 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, nuisances sonores).</p>	Longueur des pistes et bandes cyclables créées dans le cadre du PLD. Nombre d'interconnexions créées entre les pistes cyclables.
Faciliter la circulation des vélos sur le réseau cyclable	<p>Jalonner les principaux itinéraires intercommunaux</p> <p>Déployer le « cédez-le-passage cycliste et les sas-vélo au niveau des feux rouges</p> <p>Mettre en place le double-sens cyclable</p>	<p>Toutefois, on notera que cette action peut entraîner la création d'ouvrages spécifiques pour les vélos et modes actifs : les ouvrages « modes actifs » constituent des ouvrages légers qui ne sont pas de nature à générer, en milieu urbain, des incidences environnementales notables. Mais en périphérie ou au sein des espaces ruraux, la création de pistes cyclable entraîne des effets d'emprises ayant une incidence potentielle sur l'écoulement des eaux pluviales et les milieux naturels. Ces impacts devront donc être évalués dans le cadre des procédures réglementaires de chaque projet.</p>	
Poursuivre le développement de l'offre de stationnement vélo	<p>Faciliter le rabattement vélo en gare (Véligo),</p> <p>Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public (prescription du PDUIF)</p> <p>Prévoir un espace dédié au stationnement vélo dans les constructions nouvelles (prescription du PDUIF)</p>	<p>La création de stationnements adaptés doit favoriser, à long terme, la pratique du vélo et ainsi permettre la réduction des déplacements en voiture.</p> <p>Cette action participe 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, nuisances sonores).</p>	<p>Nombre de parc vélos publics réalisés sur le territoire et capacités nouvelles.</p> <p>Evolution du nombre et du type de places offertes (arceau, abri, box...).</p>

Actions	Pistes d'action / Mesures	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi
Offrir un panel de solutions pour l'équipement vélo, adapté aux différents besoins	<p>Adapter le maillage des stations VéIO2</p> <p>Poursuivre l'accompagnement des initiatives locales de location / réparation</p> <p>Développer l'usage des vélos à assistance électrique (VAE)</p>	Le développement des solutions d'équipement vélo permettront à court, moyen et long terme de lever les freins liés à l'objet vélo : possibilité d'en louer pour des durées variables si l'on ne dispose pas de vélo, facilités pour réparer son vélo...	Evolution du nombre d'abonnements VéIO2

4.1.3 Les actions sur l'éco-mobilité, le management de la mobilité et l'accompagnement des initiatives locales

Actions	Pistes d'action / Mesures	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi
Optimiser l'usage de la voiture particulière	<p>Créer des parkings de covoiturage à proximité des principaux échangeurs</p> <p>Expérimenter l'autostop organisé</p> <p>Accompagner le développement de l'auto-partage</p>	<p>L'ensemble des actions concourant à favoriser la pratique du covoiturage ou de l'auto-partage permet de diminuer sensiblement le nombre de véhicules 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 (réduction des niveaux de bruit en façade des constructions, amélioration de la qualité de l'air).</p>	Enquêtes de fréquentation des aires de covoiturage et de la pratique du covoiturage sur le territoire (dans le cadre des Enquête Ménage-Déplacement).
Ouvrir une / des agence(s) locale(s) de mobilité		Il s'agit de faire connaître l'offre de mobilité alternative à la voiture particulière sur le territoire et d'accompagner les citoyens vers une mobilité plus durables adaptée à leur situation. L'agence locale de mobilité concourt à la promotion et au développement de toutes les formes de mobilité durable.	Nombre d'agences créées.
Mettre en place des plans de déplacements (entreprises, administrations, établissements scolaires)	<p>Mettre en œuvre des plans de déplacements interentreprises, dans tous les parcs d'activités</p> <p>Inciter à la réalisation de plans de déplacements d'établissements scolaires</p> <p>Créer un réseau de partenaires</p>	<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 attendu un effet de stimulation et d'entraînement à long terme des effets produits par les actions précédentes (constituant eux les effets de levier).</p>	Nombre de plans de déplacements en cours d'élaboration et nombre acté.
Soutenir les initiatives locales visant à faciliter le transport des personnes à besoins spécifiques	<p>Soutenir et améliorer les initiatives locales ciblant les personnes à besoins spécifiques</p> <p>Desservir le cimetière intercommunal de Puiseux-Pontoise</p>	Action allant dans le sens d'une amélioration de la situation existante, pour les personnes à besoins spécifiques.	
Informier, sensibiliser, inciter à la mobilité durable et favoriser la concertation citoyenne	<p>Pérenniser l'édition du Guide pratique de la mobilité</p> <p>Pérenniser et évaluer l'opération « l'Agglo sans mon auto »</p> <p>Informier et sensibiliser les nouveaux habitants</p>	<p>Cette action recoupe des principes d'accompagnement mis en œuvre par la collectivité afin de prolonger les effets de ses engagements. A travers elle, 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 actifs, covoiturage, autopartage). Un report modal de la voiture vers les TC pour les déplacements domicile-travail. Un développement du covoiturage et de l'autopartage. 	Evolution de la part modale des salariés

4.1.4 Les actions sur le stationnement des véhicules motorisés

Actions	Pistes d'action / Mesures	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi
Faire évoluer les plans de stationnement dans les secteurs où des conflits d'usages ont été observés, notamment dans les centres villes	Cergy ; Pontoise centre et Pontoise Hôpital ; Saint Ouen l'Aumône ; Eragny ; Osny ; Autres communes		Taux de remplissage des parkings en ouvrage.
Limitier l'espace de stationnement dédié aux voitures particulières dans les constructions nouvelles, en modifiant les règlements des PLU	<p>Limitier l'espace de stationnement dédié aux voitures particulières dans les bâtiments de bureaux (prescription du PDUIF)</p> <p>Limitier l'espace de stationnement dédié aux voitures particulières dans les bâtiments à usage d'habitation (prescription du PDUIF)</p>	<p>L'adaptation des réglementations de stationnement doit permettre de mettre une meilleure conciliation des différents usages et participer à la régulation de l'usage de la voiture.</p> <p>Aussi, la mise en place de ces actions devrait permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ D'améliorer la lisibilité des zones de stationnement et leur fonctionnement, notamment à proximité des zones sensibles (gares, centres villes), et ainsi faciliter leur accès. ■ D'optimiser l'utilisation des espaces de stationnement existants, voire valoriser une partie du foncier pour d'autres usages (constructions, espaces publics, espaces verts). ■ De favoriser le report modal de la voiture particulière vers d'autres modes de déplacements, et en particulier les modes actifs. 	<p>Evolution du nombre d'agents du stationnement.</p>
Améliorer l'attractivité des parcs de stationnement pour certains usages	<p>Développer de nouveaux produits tarifaires dans les parkings en ouvrage</p> <p>Poursuivre l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides</p> <p>Développer de nouveaux services dans certains parcs publics</p> <p>Mettre en place un jalonement dynamique des parcs de stationnement</p>	<p>De plus, l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides va dans le sens d'une réduction des consommations énergétiques et de la dépendance des véhicules aux énergies fossiles.</p>	<p>Evolution du nombre d'infractions de stationnement constatées.</p> <p>Evolution des abonnements résidents.</p>
Faire respecter la réglementation en matière de stationnement	<p>Fixer des redevances de post-paiement cohérentes à l'échelle communautaire</p> <p>Développer la performance de la surveillance du stationnement public</p> <p>Protéger l'espace public du stationnement sauvage dans les secteurs de forte pression</p>	<p>Enfin, si le réaménagement du stationnement en ville s'accompagne d'une intégration paysagère (végétalisation des emplacements), cela se traduira par une incidence positive sur la biodiversité « urbaine » (zones de nidification, zones de repos, zones de nourrissage pour la faune)</p>	<p>Evolution du parc de stationnement vélo.</p> <p>Evolution du nombre de bornes de recharge.</p>
Promouvoir la réhabilitation de certains parkings résidentiels			

4.1.5 Les actions sur le partage de la voirie et la sécurité routière

Actions	Pistes d'action / Mesures	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi
Optimiser l'usage du réseau viaire magistral	Résorber les coupures urbaines majeures du réseau viaire	La pacification et la sécurisation des espaces publics de circulation ont pour effet de favoriser le report modal du véhicule individuel vers les modes actifs et les transports collectifs. 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 des émissions de GES, ainsi qu'une réduction des nuisances acoustiques liées à la circulation routière.	Evolution de l'accidentologie Exposition au bruit des habitants.
Optimiser l'usage multimodal de la voirie locale	Améliorer les échanges entre le réseau magistral et le réseau structurant		
	Harmoniser la vitesse de l'A 15 dans sa traversée de Cergy-Pontoise à 90 km/h		
	Poursuivre la mise en place des zones 30 et zones de rencontre		
	Harmoniser les vitesses sur la voirie locale		
	Requalifier la RN 84 en boulevard urbain		
	Créer des aménagements routiers permettant d'augmenter la régularité et le temps de parcours des bus		
	Développer les fermetures ponctuelles à la circulation motorisée		
Atteindre un objectif ambitieux			

4.1.6 Les actions sur le transport de marchandises et l'organisation des livraisons

Actions	Pistes d'action / Mesures	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi
Optimiser le déroulement des livraisons	Faciliter la création de sites logistiques en ville	La régulation du transport de marchandises au sein de la CACP passe par le report modal du transport de marchandises, en privilégiant les modes les moins polluants. Cette action devrait permettre de limiter le transport routier et ses nuisances environnementales, tant en matière de qualité de l'air et de climat qu'en matière de consommations énergétiques, notamment dans les centres urbains. Sans oublier les nuisances acoustiques engendrées par les véhicules en livraison (sans arrêt du moteur) ou la gêne qu'ils occasionnent pour les autres conducteurs lorsqu'ils sont garés en double file (phénomène de congestion). 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 de la CACP, est de nature à réduire les risques d'accidentologie.	Evolution des trafics poids lourds sur les axes réglementés. Nombre de places de livraison créées ou supprimées. Evolution du nombre d'infractions constatées sur les places de livraison. Evolution de l'accidentologie impliquant des PL. Evolution du tonnage de matériaux transporté par voie ferroviaire et fluviale. Nombre de sites logistiques créés.
Mieux organiser la circulation routière des marchandises, le stationnement des poids lourds et préserver les emprises liées au fret existantes	Expérimenter et lancer des démarches en faveur de la mise en place de véhicules moins polluants		
	Mettre en cohérence les réglementations en matière de circulation et de stationnement des poids lourds		
	Organiser le stationnement des poids lourds dans les parcs d'activités		
	Préserver les installations terminales embranchées et les emprises foncières autour du port de Saint-Ouen l'Aumône		

4.2 Evaluation synthétique des incidences par thématique environnementale

Enjeu environnemental	Incidences positives attendues	Incidences négatives potentielles
Qualité de l'air	<p>Conformément à sa vocation, le PLD présentera un impact positif sur la qualité de l'air, en réduisant l'usage des transports routiers sur le territoire et en développant l'usage des modes de déplacements alternatifs ou actifs. Ses actions sont particulièrement ambitieuses concernant le développement des transports collectifs et l'usage du vélo ou de la marche à pied. Il affiche une ambition forte pour tendre vers un territoire plus accessible, favorable aux modes actifs.</p> <p>Les résultats devraient être principalement visibles dans la partie centrale du territoire (cœur d'agglomération : Cergy, Pontoise mais aussi Saint-Ouen l'Aumône), où les déplacements automobiles sont les plus nombreux actuellement et où la politique de développement des transports en commun est la plus dynamique.</p> <p>Certaines actions sont, quant à elles, plus complexes à analyser, en particulier le développement des zones de circulation apaisée limitées à moins de 30 km/h ou les zones de rencontre, pour lesquelles les émissions ne seront pas localement optimisées. Cependant, ces mesures sont indispensables en matière de partage de la rue, dans une optique de report modal, et devraient donc voir leurs effets compensés par des baisses globales de trafic routier.</p> <p>Les différents projets d'habitat programmés sur la CACP (Cf. paragraphe 2.1.10. <i>Perspectives d'évolution du territoire et incidences sur la mobilité</i>) devront être mis en œuvre en optant pour le principe du chrono-aménagement.</p> <p>En complément à ces évolutions positives en matière de maîtrise des déplacements motorisés, les évolutions technologiques - en matière de réduction des émissions des polluants locaux de l'air par les véhicules – présenteront également un impact très important et positif.</p>	<p>Quelques actions pourront cependant présenter un impact négatif localisé :</p> <ul style="list-style-type: none">La mise en place du covoiturage / autopartage, impliquant la concentration des émissions de polluants à leur niveau. Il sera donc indispensable de veiller à prendre en compte l'ensemble des points d'alerte identifiés sur cette action, pour définir les mesures compensatoires associées à mettre en œuvre.Si les incidences du PLD sur la qualité de l'air sont globalement positives, il convient de noter que la redistribution des trafics peut entraîner, de façon localisée, une hausse des trafics sur certains axes, et donc, à proximité, une augmentation des concentrations en polluants et GES.
Emissions de gaz à effet de serre (GES)		
Consommations énergétiques	<p>Conformément aux ambitions d'un PLD, les actions proposées (diminution de la part des déplacements en véhicules particuliers – essence ou gasoil – au profit des modes alternatifs – modes actifs et transports en commun –, développement des bornes de recharge pour véhicules électriques, mise en place de plans de déplacements inter-entreprises et établissements scolaires,...), sont favorables à une baisse des émissions de polluants, de GES et de la consommation énergétique. Elles convergent vers une baisse globale du trafic routier, une meilleure utilisation de l'automobile et vers le report modal.</p> <p>Enfin, les gains en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation énergétique seront le fruit de la combinaison des actions menées dans le cadre du PLD et des progrès technologiques attendus sur le parc de véhicules.</p> <p>Ainsi, une amélioration globale de la qualité de l'air (et du climat) est attendue, du fait :</p> <ul style="list-style-type: none">De la réduction du trafic routier et notamment en centre urbain : baisse du transit et augmentation de l'usage des modes actifs (cheminements accessibles, confortables et sécurisés, réseau cyclable continu avec stationnements vélos, attractivité du réseau de bus, développement de l'intermodalité, meilleure accessibilité des pôles de transports, lisibilité du réseau, PDES, PDE).De la fluidification de la circulation (action sur la circulation et le stationnement des poids lourds, actions relatives à la hiérarchisation de la voirie).Du meilleur jalonnement des parcours poids lourd.	

Enjeu environnemental	Incidences positives attendues	Incidences négatives potentielles
	<p>Le programme d'action du PLD permettra 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 actifs, améliorant l'efficacité énergétique par kilomètre parcouru. ■ D'une meilleure efficacité des parcours, réduisant les distances parcourues au sein du territoire (principe de hiérarchisation du réseau). ■ Du recours à des modes de transports plus efficient (transport des marchandises par voie fluviale ou ferrée). 	
<p>Exposition au bruit</p>	<p>La baisse des nuisances sonores est liée directement à la baisse des niveaux de trafic (une baisse de 1 dB, plus petite variation perceptible, correspond à une baisse de 20 % du trafic), mais tout autant à la diminution des vitesses pratiquées. Le PLD a pour ambition de baisser globalement le trafic routier (grâce au report modal et au développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle), ainsi que de mener une politique de modération des vitesses (zones de rencontre, zones 30, harmonisation des vitesses à 90 km/h sur l'A15, notamment).</p> <p>Toutefois, c'est à l'échelle locale que les effets de réduction du bruit seront le plus significatifs, du fait :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ D'une baisse du trafic routier globale sur les axes, notamment en centre urbain : diminution du transit et développement de l'usage des modes actifs (cheminements accessibles, confortables et sécurisés, réseau cyclable continu et stationnements vélos, attractivité du réseau de bus, développement de l'intermodalité, PDES et PDE). ■ De l'augmentation de l'usage des transports non bruyants (véhicules électriques, vélos et marche à pied). ■ De la fluidification de la circulation (régime moteur plus régulier). 	<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 aux accès des pôles d'échanges à aménager et l'augmentation de la fréquentation (gares de : Saint-Ouen l'Aumône, Pontoise, Hauts de Cergy).</p>
<p>Gestion de l'eau</p>	<p>La mise en œuvre du PLD est favorable à une saine gestion de l'eau (réseau pluvial) à travers la réduction du trafic routier (réduction des charges polluantes rejetées et du risque de pollution accidentelle). Les impacts potentiels sur la ressource en eau seront localisés et directement liés à l'augmentation des surfaces imperméabilisées ainsi qu'aux phases chantier des grands travaux.</p> <p>Une attention particulière devra être portée à chaque nouvel aménagement, afin qu'il intègre un système de collecte et de traitement des eaux pluviales satisfaisant pour garantir la qualité des eaux, et qu'il prenne en compte l'ensemble des contraintes relatives à l'eau : risque inondation notamment, périmètres de protection des captages d'eau potable et zones humides.</p> <p>De plus, la baisse du trafic routier et la modernisation du parc automobile (transport de marchandises et transports collectifs compris) est de nature à générer une réduction des pollutions chroniques des eaux pluviales de ruissellement sur voiries.</p> <p>Par ailleurs, le réaménagement des voies peut, sur le territoire, constituer 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>L'élargissement d'axes existants ou la création de voies nouvelles (par exemple les pistes cyclables), peuvent engendrer une augmentation de l'imperméabilisation des sols.</p> <p>De manière plus ponctuelle, une vigilance est à porter sur le réaménagement des pôles d'échange multimodaux (Saint-Ouen l'Aumône, Pontoise et Hauts de Cergy), lesquels peuvent entraîner une modification des écoulements et de l'infiltration pluviale.</p>

Enjeu environnemental	Incidences positives attendues	Incidences négatives potentielles
Risques majeurs	<p>La mise en œuvre du PLD - en réduisant le trafic routier, en réorganisant l'espace, en réduisant les principales discontinuités du réseau cyclable, en résorbant les coupures urbaines les plus problématiques pour les déplacements à pied et/ou à vélo -, ne devrait pas aggraver les risques recensés sur le territoire de la CACP, et surtout n'augmentera pas l'exposition de la population aux risques.</p> <p>La mise en cohérence des arrêtés municipaux en matière de circulation et de stationnement des poids lourds, la création de sites logistiques, le report du trafic de marchandises vers la voie fluviale et le fret ferroviaire, constituent des exemples de la volonté intercommunale de réduire les nuisances engendrées par les poids lourds (y compris la sécurité routière).</p> <p>Il conviendra toutefois de veiller à ce qu'aucun conflit d'usage n'apparaisse avec l'accroissement du recours aux modes actifs.</p>	
Biodiversité	<p>La mise en œuvre du PLD est susceptible d'engendrer à la fois des incidences négatives et des impacts positifs sur la biodiversité. Ainsi, les actions réduisant le trafic routier sont favorables à la biodiversité, car elles améliorent la qualité de l'air (et le climat) et réduisent les nuisances sonores. Toutefois, elles peuvent aussi provoquer la destruction de milieux naturels par l'aménagement de certaines espaces laissés en friches, et sur lesquels une faune et une flore spécifique se sont développées.</p> <p>C'est donc au moment de l'analyse fine de chaque projet que l'impact précis pourra être évalué. La localisation et les modalités de mise en œuvre des projets seront donc primordiales et permettront de respecter l'orientation générale du PLD, afin que son impact sur la biodiversité soit globalement positif.</p> <p>Par ailleurs, le réaménagement de voiries ou d'espaces peut, en milieu urbain, s'accompagner d'une végétalisation des axes. Ainsi, la mise en accessibilité des trottoirs, la création de voies pour modes actifs, pourra s'accompagner de plantations visant à la mise à distance avec les voies circulées et leur mise en sécurité. Et ainsi permettre le développement d'une faune et d'une flore « urbaine » en leur offrant : zones de refuge, de repos, de nourrissage,...</p>	<p>A l'échelle très locale, les réaménagements routiers peuvent parfois nécessiter une artificialisation accrue des sols pour l'emprise des ouvrages, notamment en phase chantier, entraînant une potentielle perte de biodiversité en ville.</p>
Paysage et patrimoine	<p>L'impact du PLD sur le paysage et le patrimoine est souvent indirect.</p> <p>Les actions relatives au stationnement, au transport de marchandises, aux modes actifs et la réorganisation du partage de la voirie pour les différents modes aèrent l'espace de la rue, dé-saturent les centres-villes et libèrent des emprises. Elles offrent la possibilité de réaménager l'espace plus qualitativement, de laisser davantage de place au végétal, de mettre en valeur le paysage et le patrimoine.</p> <p>En agissant sur les espaces publics, afin d'améliorer l'accessibilité aux transports en commun ou afin de faciliter l'usage des modes actifs, tels que la marche ou le vélo, le PLD agit favorablement sur le cadre de vie.</p> <p>Par ailleurs, les actions du PLD visent à limiter et réguler la présence visuelle de la voiture particulière dans les milieux urbains. Il est donc attendu un effet positif d'amélioration de la qualité des espaces publics, en rendant aux piétons et usagers un espace dédié auparavant à la voiture.</p> <p>Enfin, la réduction des polluants atmosphériques entraîne, indirectement, une moindre dégradation sur le patrimoine bâti (salissures des bâtiments notamment).</p>	<p>Toutefois, l'implantation de nouveaux mobiliers urbains peuvent être sources d'impacts visuels négatifs sur le patrimoine bâti alentour. Des études spécifiques d'intégration paysagère devront être réalisées lors de la conception de chaque projet, afin qu'il s'intègre au mieux à l'environnement existant.</p> <p>Le réaménagement de pôles d'échanges à 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 et paysager.</p>

5 PROPOSITION DE MESURES ENVIRONNEMENTALES

5.1 Qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre et consommations d'énergie

Pour apprécier les effets réels des aménagements - et donc des émissions de polluants, de gaz à effet de serre et des consommations d'énergie -, il sera nécessaire de réaliser des études approfondies :

- Sur l'évolution : des trafics routiers, de la vitesse de circulation et de la fluidité du trafic,
- Sur l'analyse des impacts de ces évolutions sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre (via les stations AIRPARIF), sur les consommations énergétiques et la nature des énergies (part du renouvelable), sur le nombre et le type de populations exposées.

5.2 Exposition au bruit

Pour déterminer les effets réels des aménagements et donc des nuisances sonores, il sera nécessaire de réaliser des études approfondies :

- sur l'évolution : des trafics routiers, de la vitesse de circulation et de la fluidité du trafic.
- sur l'analyse des impacts de ces évolutions sur les nuisances sonores, sur le nombre et le type de populations exposées.

Il sera aussi nécessaire d'assurer le traitement réglementaire, avec des protections acoustiques, au niveau des axes renforcés (en cas de Point Noir de Bruit, résorption à engager).

En cas d'impossibilité de traitement du bruit à la source, un renforcement de l'isolation sonore des bâtiments devra être envisagé. ainsi qu'un travail de conception dans les projets neufs : orientation du bâtiment, distribution intelligente des pièces de vie etc., au regard du contexte des déplacements à l'échelle du quartier et des nuisances qui y sont liées.

5.3 Gestion de l'eau

Le PLD pouvant avoir des impacts potentiellement négatifs sur la thématique gestion de l'eau, des prescriptions d'accompagnement sont retenues à ce stade de la réflexion. Elles ont pour but d'orienter la définition de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation plus précises qui seront détaillées dans le dossier d'étude d'impact accompagnant chacun des projets :

- Une attention particulière devra être portée à la gestion des eaux pluviales. L'imperméabilisation devra être minimisée : le réaménagement et la valorisation de structures existantes sera privilégié à tout aménagement neuf. Si un nouvel aménagement est requis, des techniques permettant de limiter l'imperméabilisation seront recherchées (matériaux drainants ou absorbants, toitures et parkings végétalisés, ...). Dans les zones nouvellement imperméabilisées, un écrêtement des débits de pointe devra être mis en place, de préférence à l'aide de techniques alternatives, telles que les chaussées à structures réservoirs ou les noues enherbées.
- Les eaux pluviales devront également être traitées avant leur rejet dans le milieu naturel (séparateurs à hydrocarbures sur les aires de lavage des véhicules, toitures végétalisées, noues enherbées avec des plantes dépolluantes, revêtements absorbant une partie de la pollution, ...).
- Dans la mesure du possible, les nouveaux bâtiments (parcs relais, station vélo ...) devront être équipés d'un système autonome de récupération des eaux pluviales, assurant ainsi une meilleure maîtrise de la consommation en eau.
- Dans les nouveaux bâtiments équipés de sanitaires ou de douches, tels que les stations vélo ou les espaces logistiques de proximité, des économiseurs d'eau seront installés.
- Il conviendra de privilégier les aménagements dans les zones écologiquement « les plus pauvres », et hors des zones humides.

5.4 Risques majeurs

Il conviendra d'assurer une saine gestion des eaux pluviales des aménagements, pour assurer la non aggravation du risque de ruissellement.

5.5 Biodiversité

Le niveau de détails du PLD ne permet qu'une analyse qualitative des actions prévues. L'importance réelle des incidences dépendra de la nature précise des projets, de leur localisation, de leurs modalités de mise en œuvre. Ainsi, il convient de préciser que diverses mesures seront à prendre en compte pour limiter l'impact de chaque projet sur la biodiversité :

- Prendre en compte la biodiversité dans le choix d'implantation des futurs projets et de leur aménagement paysager,
- Respecter la trame verte et bleue,
- Privilégier les aménagements dans les zones écologiquement « les plus pauvres »,

- Penser les aménagements paysagers accompagnant les projets en faveur de la biodiversité ordinaire / urbaine : abords des sites, murs végétaux, places de stationnement, linéaire végétal de partage de l'espace,
- Limiter ou retarder la fauche des bas-côtés des voies ou des espaces délaissés,
- Installer des panneaux avertissant les usagers de la route de traversées possibles d'animaux,
- Sécuriser les traversées routières en créant des ouvrages de franchissement pour la faune.

5.6 Paysage et patrimoine

Le PLD pouvant se traduire par des impacts potentiellement négatifs sur la thématique paysage et patrimoine, des prescriptions d'accompagnement sont proposées à ce stade de la réflexion. Des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation plus précises seront détaillées dans le dossier d'étude d'impact accompagnant chacun des projets

Les mesures suivantes sont donc retenues afin de limiter les effets des nouveaux aménagements sur le paysage et le patrimoine :

- Veiller à l'intégration paysagère des voies nouvelles, des bâtiments et mobiliers neufs (intégration au contexte urbain, végétalisation, points de vue à préserver, ...),
- Etudier les covisibilités des aménagements avec le patrimoine existant,
- Privilégier la végétalisation des toitures, des parkings et des espaces accompagnant les circulations,
- Matérialiser les séparations modes actifs / stationnement,... par des sections linéaires végétalisées, plutôt que par du mobilier urbain.

erea-conseil

Pôle Urbanisme Mobilités Aménagement (PUMA)

Affaire suivie par : Léna LE SCORNET

Tél. : +33 1 55 28 39 44 / +33 5 56 31 46 46

Courriel : erea@erea-conseil.fr

exalta
communication urbaine

INGÉROP
Inventons demain

erea
conseil
URBANISME DÉPLACEMENTS ENVIRONNEMENT