

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

PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS  
DE L'AGGLOMERATION DE MELUN-VAL DE SEINE

Janvier 2018

<b>Date</b>	<b>Objet de l'édition</b>
19/06/2017	Version initiale
23/10/2017	Version finale
08/01/2018	Version finale suite relecture client

	<b>Nom</b>
Auteur	Perrine MORUCHON
Vérification et validation	Samuel MOREAU

# Sommaire

<b>1 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE LA PLANIFICATION</b>	<b>5</b>
<b>1.1 ENJEUX ET OBJECTIFS DU PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS</b>	<b>7</b>
1.1.1 OBJECTIFS GENERAUX DU PLD	7
1.1.2 AXES DE TRAVAIL	7
1.1.3 DIAGNOSTIC	7
1.1.4 PROJET DE PLD	7
1.1.5 ENQUETE PUBLIQUE	7
<b>1.2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE</b>	<b>8</b>
1.2.1 UNE DECLINAISON LOCALE DU PDUIF	8
1.2.2 ARTICULATION AVEC D'AUTRES PLANS EN VIGUEUR SUR LE TERRITOIRE	11
<b>1.3 UNE DEMARCHE D'ELABORATION DU PLD CO-CONSTRUITE</b>	<b>18</b>
1.3.1 LE RECUEIL DES DONNEES PREALABLE AUPRES DES COMMUNES	18
1.3.2 LES ENTRETIENS	18
1.3.3 LE SEMINAIRE DE LANCEMENT ET LES ATELIERS THEMATIQUES	18
1.3.4 LA CARTOGRAPHIE PARTICIPATIVE	18
<b>2 LE CONTEXTE DE LA MOBILITE DANS LA CAMVS</b>	<b>19</b>
<b>2.1 PRESENTATION DE LA CAMVS</b>	<b>21</b>
2.1.1 UN TERRITOIRE STRATEGIQUEMENT POSITIONNE	21
2.1.2 LES COMMUNES DE L'AGGLOMERATION DE MELUN VAL DE SEINE	22
<b>2.2 VOIRIE</b>	<b>23</b>
<b>2.3 TRANSPORTS COLLECTIFS</b>	<b>24</b>
<b>2.4 MODES ACTIFS</b>	<b>26</b>
<b>2.5 ACCESSIBILITE POUR TOUS</b>	<b>27</b>
<b>2.6 ORGANISATION DU STATIONNEMENT DANS LES CENTRE-VILLE ET AUTOUR DES GARES</b>	<b>28</b>
<b>2.7 USAGES COLLABORATIFS DE LA MOBILITE</b>	<b>29</b>
<b>2.8 TRANSPORTS DE MARCHANDISES</b>	<b>30</b>
<b>2.9 SYNTHESE</b>	<b>31</b>
<b>2.10 PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU TERRITOIRE ET SES INCIDENCES SUR LA MOBILITE</b>	<b>33</b>
2.10.1 LES PROJETS D'AMENAGEMENT	33
2.10.2 LA MULTIPLICATION DES PROJETS D'AMENAGEMENT RESIDENTIELS	33
<b>3 LES ORIENTATIONS DU PLD DE LA CAMVS</b>	<b>35</b>
<b>4 LES CARACTERISTIQUES DE LA ZONE SUSCEPTIBLE D'ETRE TOUCHEE PAR LA MISE EN PLACE DU PLD</b>	<b>43</b>

<b>4.1 QUALITE DE L'AIR</b>	<b>48</b>
4.1.1 ASSOCIATION AIRPARIF	48
4.1.2 INDICE EUROPEEN CITEAIR	50
4.1.3 ZONES SENSIBLES POUR LA QUALITE DE L'AIR	51
4.1.4 MESURES SUR MELUN	52
4.1.5 ENJEUX EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	54
4.1.6 LEVIERS D'ACTION POSSIBLES DANS LE CADRE DU PLD	54
<b>4.2 EXPOSITION AU BRUIT</b>	<b>55</b>
4.2.1 LE BRUIT DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES	55
4.2.2 LE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT	57
4.2.3 ENJEUX EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	62
4.2.4 LEVIERS D'ACTION POSSIBLES DANS LE CADRE DU PLD	62
<b>4.3 EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE ET CONSOMMATIONS D'ENERGIE</b>	<b>63</b>
4.3.1 PROBLEMATIQUE DU CHANGEMENT CLIMATIQUE	63
4.3.2 EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE	64
4.3.3 CONSOMMATIONS D'ENERGIE	65
4.3.4 PCAET 2015-2020 DE LA CAMVS	66
4.3.5 VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	68
4.3.6 PROPOSITION D' ACTIONS EN LIEN AVEC LES TRANSPORTS	68
4.3.7 ENJEUX EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	68
4.3.8 LEVIERS D'ACTION POSSIBLES DANS LE CADRE DU PLD	68
<b>4.4 GESTION DE L'EAU</b>	<b>69</b>
4.4.1 ALIMENTATION EN EAU POTABLE	69
4.4.2 RESSOURCES EN EAU	70
4.4.3 EAUX SUPERFICIELLES	72
4.4.4 GESTION DES EAUX PLUVIALES	73
4.4.5 ZONAGES REGLEMENTAIRES	73
4.4.6 ENJEUX EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	73
4.4.7 LEVIER D'ACTION POSSIBLES DANS LE CADRE DU PLD	73
<b>4.5 RISQUES MAJEURS NATURELS</b>	<b>74</b>
4.5.1 RISQUE INONDATION	74
4.5.2 RISQUE MOUVEMENT DE TERRAIN	77
4.5.3 RISQUE FEU DE FORET	78
4.5.4 RISQUE SISMIQUE	78
<b>4.6 RISQUES MAJEURS ANTHROPIQUES</b>	<b>79</b>
4.6.1 RISQUES INDUSTRIELS	79
4.6.2 TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES	79
4.6.3 SITES ET SOLS POLLUES	80
4.6.4 ENJEUX EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	81
4.6.5 LEVIER D'ACTION POSSIBLES DANS LE CADRE DU PLD	81
<b>4.7 MILIEUX NATURELS</b>	<b>82</b>
4.7.1 PERIMETRES DE PROTECTION ET D'INVENTAIRE	82
4.7.2 ZONES NATURELLES D'INTERET ECOLOGIQUE, FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE	83

4.7.3	TRAME VERTE ET BLEUE	85
4.7.4	ZONES HUMIDES	88
4.7.5	ENJEUX EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	88
4.7.6	LEVIER D'ACTION POSSIBLES DANS LE CADRE DU PLD	88
<b>4.8</b>	<b>PAYSAGE ET PATRIMOINE</b>	<b>89</b>
4.8.1	PATRIMOINE PROTEGE	89
4.8.2	STRUCTURE DES ENTITES PAYSAGERES	90
4.8.3	ENJEUX EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	92
4.8.4	LEVIER D'ACTION POSSIBLES DANS LE CADRE DU PLD	92
<b>5</b>	<b>PRINCIPALES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE</b>	<b>93</b>
5.1	EVALUATION SYNTHETIQUE DES INCIDENCES DU PLD, PAR THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	95
5.2	EVALUATION SYNTHETIQUE DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLD, PAR THEMATIQUE « MOBILITE »	98
5.2.1	LES TRANSPORTS COLLECTIFS	98
5.2.2	LES MODES ACTIFS	99
5.2.3	L'ECO-MOBILITE, LE MANAGEMENT DE LA MOBILITE, L'USAGE COLLABORATIF DE LA MOBILITE	100
5.2.4	LE STATIONNEMENT DES VEHICULES MOTORISES	101
5.2.5	LE PARTAGE DE LA VOIRIE ET LA SECURITE ROUTIERE	102
5.2.6	LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET L'ORGANISATION DES LIVRAISONS	102
<b>6</b>	<b>PROPOSITIONS DE MESURES ENVIRONNEMENTALES</b>	<b>103</b>
6.1	QUALITE DE L'AIR, EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE ET CONSOMMATIONS D'ENERGIE	105
6.2	EXPOSITION AU BRUIT	105
6.3	GESTION DE L'EAU	105
6.4	RISQUES MAJEURS	105
6.5	BIODIVERSITE	105
6.6	PAYSAGE ET PATRIMOINE	105



# **1 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE LA PLANIFICATION**



## 1.1 Enjeux et objectifs du Plan Local de Déplacements

Le territoire de Melun Val de Seine constitue l'un des sites de développement urbain et économique majeurs du Sud Seine-et-Marne. A cheval entre plusieurs grands ensembles géographiques, son positionnement en entrée de l'Ile-de-France urbaine lui confère une **fonction d'interface dans l'organisation des flux de déplacements**.

Polarisé par la Ville de Melun, espace marqué par une composante urbaine « traditionnelle », l'agglomération n'a pas fait l'objet de grands projets d'aménagements routiers destinés à accueillir les nombreux flux transitant par le territoire. Les échelles d'aménagement apparaissent dès lors comme un enjeu fort dans ce bassin de vie majeur, constitué de près de 128 000 habitants.

La politique de la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine (CAMVS) en matière de déplacements s'inscrit dans le cadre régional du Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF). Ce document réglementaire, élaboré par le Syndicat des Transports de la Région Ile-de-France (STIF - aujourd'hui Ile-de-France Mobilités), détaille et précise le système de déplacements souhaité pour la région Ile-de-France. Il est ensuite décliné localement au travers du Plan Local de Déplacements (PLD), afin de prendre en compte les spécificités de chaque territoire.

### 1.1.1 Objectifs généraux du PLD

L'élaboration du PLD doit permettre à l'agglomération de Melun Val de Seine de formaliser ses positions et ses interventions en matière de mobilité. Ce document doit ainsi :

- Etablir un constat précis et argumenté de la problématique actuelle de la mobilité, considérant l'ensemble des modes de déplacement et en identifiant les besoins de déplacements du territoire à court, moyen et long termes
- Définir et hiérarchiser les principes et les priorités d'intervention en termes de mobilité au niveau intercommunal dans le cadre d'une stratégie pragmatique, cohérente et partagée, en favorisant autant que possible l'accessibilité en transports en commun et les modes alternatifs à la voiture
- Déterminer et articuler clairement les champs du PLD par rapport à celui couvert par les autres documents de référence et par les autres acteurs de la mobilité
- Décliner et préciser les objectifs généraux du PDUIF au niveau local
- Formaliser les attentes et les positionnements de la CAMVS sur les stratégies et projets de mobilité et de développement urbain définis à différents horizons temporels. Il s'agit de permettre à la

CAMVS de contribuer de manière active aux réflexions, et de considérer la meilleure insertion possible de ces opérations dans le système des déplacements

- Formuler des réponses opérationnelles de court terme pour répondre aux besoins de sites en mutation, dans le territoire de l'agglomération

### 1.1.2 Axes de travail

Dans un contexte de fort développement, d'évolution des formes urbaines et du système de déplacements, la démarche de PLD a pour objectif de définir une politique de mobilité à l'échelle d'une intercommunalité à 20 communes, en lien avec les axes de travail suivants pour guider l'élaboration du PLD :

- Construire une ville plus favorable aux déplacements à pieds, à vélo et en transports en commun (TC)
- Rendre les TC plus attractifs
- Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- Agir sur les conditions d'usages des modes individuels motorisés
- Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements
- Rationaliser l'organisation des flux de transport de marchandises et favoriser l'usage du fluvial et du train
- Faire des franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

En parallèle, une action transversale a été menée sur la hiérarchisation de la voirie, afin de mettre en adéquation le traitement de la voirie et ses fonctions.

Il est à préciser qu'une précédente démarche de PLD a été initiée en 1996 à l'initiative du Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation de la Région Melunaise (SIEPRM), puis repris par Le Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation (SMEP). Celle-ci a fait l'objet d'une formulation dans le cadre d'un PLD achevé et validé par le conseil syndical du 22 novembre 2005, sans toutefois que le dossier n'ait été soumis à enquête publique et approuvé.

L'élaboration du PLD s'articule en trois phases.

### 1.1.3 Diagnostic

Le diagnostic pose les bases du PLD et tend à remplir les objectifs suivants :

- Réaliser une analyse globale du système de déplacements et de l'accessibilité du territoire
- Déterminer les besoins de déplacements et leurs évolutions potentielles

- Caractériser et hiérarchiser les infrastructures et les services de transport pour l'ensemble des modes et des axes de travail
- Articuler de manière transversale les problématiques de l'urbanisme et du transport
- Déterminer l'adéquation entre l'offre et les besoins de déplacements, identifier les dysfonctionnements et les enjeux propres au territoire de Melun Val de Seine
- Fixer les orientations du PLD de la CAMVS

### 1.1.4 Projet de PLD

La deuxième phase, plus stratégique, décline les orientations définies à l'issue du diagnostic au travers d'un plan d'actions. Le projet de PLD doit ainsi répondre aux objectifs suivants :

- **Actualiser et développer les actions déjà engagées** pouvant répondre aux objectifs fixés
- **Proposer différentes actions en matière de politique de mobilité, réalisables à court terme (5 ans)**, dans une vision prospective du territoire à 10/20 ans
- Identifier les **pistes d'actions à initier au-delà des 5 ans**
- Caractériser les actions sous forme de **fiches actions**, en précisant la nature et les modalités de mise en œuvre
- Etablir un **plan d'actions** précisant la hiérarchie et les échéances de mise en œuvre des actions
- Réaliser une **évaluation du programme d'actions** retenu

### 1.1.5 Enquête publique

L'arrêt du projet de PLD par le Conseil Communautaire de la CAMVS est la dernière étape avant qu'il soit soumis à enquête publique. Les personnes publiques associées (Région Ile-de-France, Département de Seine-et-Marne, communes, préfets, STIF - aujourd'hui Ile-de-France Mobilités) auront également à émettre leur avis sur le projet.

## 1.2 Contexte réglementaire

### 1.2.1 Une déclinaison locale du PDUIF

#### Présentation du PDUIF

Elaboré par le Syndicat des Transports de la Région Ile-de-France (STIF - aujourd'hui Ile-de-France Mobilités) et **approuvé en juin 2014 par le conseil régional**, le Plan de Déplacements Urbain de la région Ile-de-France (PDUIF) est un document stratégique de coordination des politiques de mobilité pour tous les modes de transport (collectif, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche à pied et vélo).

Rendu obligatoire par la loi de 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, ce document réglementaire fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional. Il précise des objectifs de report modal pour l'**horizon 2020** et aborde une dimension aménagement, articulée à la problématique de la mobilité. Le PDUIF fixe le cadre des plans locaux de déplacements.

Au niveau régional, un comité de pilotage politique, présidé par le STIF, coordonne la mise en œuvre du PDUIF et s'appuie sur un comité de pilotage technique. La région Ile-de-France, les départements et la ville de Paris, les représentants des EPCI au conseil du STIF (Ile de France Mobilités), l'AMIF et l'Etat, composent ce comité politique. Des assises de la mobilité sont organisées chaque année avec les partenaires.

#### Grands objectifs du PDUIF

A l'horizon 2020, on estime que le nombre de déplacements des personnes va augmenter de 7% en Ile-de-France. Pour faire face à cette évolution, le PDUIF a fixé plusieurs objectifs tels que :

- **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**

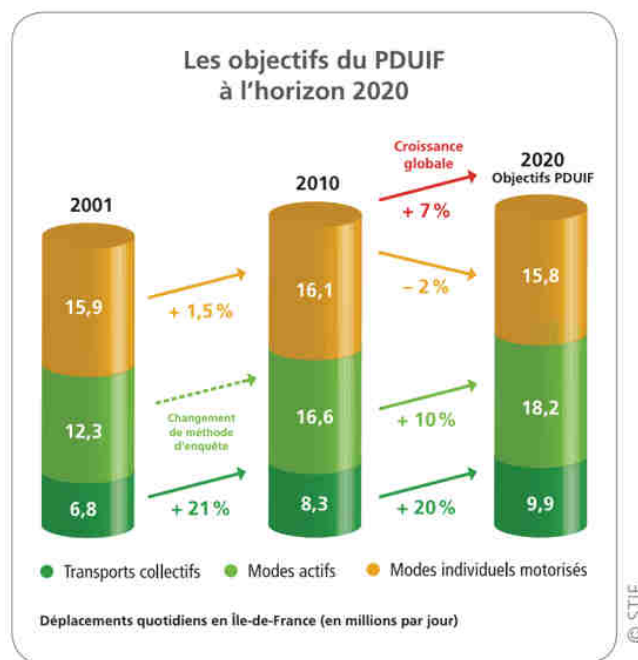
Pour atteindre les objectifs précédemment cités, le PDUIF liste **9 défis à relever (recoupant une trentaine d'actions)**. Les 7 premiers concernent le déplacement et les deux derniers font référence à la gouvernance et à la responsabilisation des usagers.

- **Défi n°1** : Permettre une mobilité durable. Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, en vélo, et aux transports collectifs
- **Défi n°2** : Rendre les transports collectifs plus attractifs

- **Défis n°3 et 4** : Intégrer la marche et le vélo dans les politiques de déplacements comme véritable mode de déplacement quotidien
- **Défi n°5** : Réduire l'usage des modes individuels motorisés
- **Défi n°6** : Rendre la voirie accessible à tous
- **Défi n°7** : Promouvoir une organisation logistique qui limite les distances à parcourir (étant donné que le transport routier de marchandises restera majoritaire)
- **Défi n°8** : Promouvoir un système de gouvernance efficace pour réaliser l'ambition du PDUIF, c'est-à-dire mobiliser tous les acteurs des politiques de déplacements
- **Défi n°9** : Rendre les acteurs responsables de leurs déplacements

**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.**

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.



(Source photos : PDUIF)



DEFIS	ACTIONS
<b>1 – Construire une ville favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs</b>	Action 1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture
<b>2 – Rendre les transports collectifs plus attractifs</b>	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
<b>3 – Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement</b>	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
<b>4 – Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo</b>	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
<b>5 – Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés</b>	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
<b>6 – rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement</b>	Action 6.1 - Rendre la voirie accessible Action 6.2 - Rendre les transports collectifs accessibles
<b>7 – Rationnaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train</b>	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
<b>8 – Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF</b>	Sans action
<b>9 – Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements</b>	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	
2.5. Aménager des pôles d'échanges de qualité	
3/4.1. Pacifier la voirie	
3/4.2. Résorber les principales coupures urbaines	
3.1. Aménager la rue pour le piéton	
4.1. Rendre la voirie cyclable	
4.2. Favoriser le stationnement des vélos	
5.1. Atteindre un objectif de sécurité routière ambitieux	
5.2. Mettre en œuvre, au niveau local, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable	
6.1. Rendre la voirie accessible	
7.1. Préserver et développer des sites à vocation logistique	
7.4. Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison	

### Démarches « à la carte » déjà engagées

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



## 1.2.2 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 et 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 ceux situés à Melun Val de Seine
- 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 Île-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 CAMVS

La loi n'exige pas de mise en compatibilité entre le Plan Local de Déplacements et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), mais une cohérence entre les deux documents. Ces derniers doivent être compatibles avec le PDUIF.

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 de la mobilité.

Pour envisager ses grands projets d'aménagements, l'Agglomération s'est lancée dans l'élaboration de son SCOT, qui regroupe 20 communes et un peu plus de 128 000 habitants.

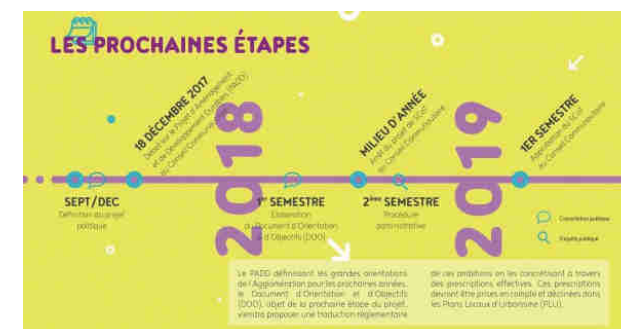


Territoire couvert par le SCOT

Ce document doit permettre de définir, sur une période de 15 ans, une organisation harmonieuse du territoire. Pour cela, il prend en compte l'ensemble des thématiques de l'aménagement : environnement, habitat, paysage, économie, déplacements, équipements...

Étant donné les évolutions du périmètre de la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine, la phase de diagnostic (déjà réalisée en 2014) a fait l'objet d'une actualisation et d'études complémentaires. Au 2<sup>ème</sup> semestre 2017, une première version du document d'orientation stratégique est proposée au public : le PADD définit le projet de territoire et les pistes envisagées pour l'avenir de l'agglomération.

A partir de ce socle, des objectifs à atteindre seront définis dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO). Le SCOT devrait ainsi être approuvé au 1<sup>er</sup> semestre 2019.



La cohérence du PLD avec le SCOT de la CAMVS ne peut être établie aujourd'hui, le document de planification territorial n'étant qu'à sa phase « PADD ».

Toutefois, pour faire face à l'accroissement de la population envisagé dans le cadre du SCOT et à la demande en déplacements associée, **les orientations suivantes inscrites au PLD permettront de satisfaire les besoins** :

- Orientation n°1 : Mieux intégrer l'agglomération dans les échanges franciliens (liaisons magistrales à conforter)
- Orientation n°2 : Garantir l'accessibilité au centre-agglomération (augmenter l'attractivité et la performance des transports collectifs, promouvoir un autre mode de partage de la rue en hypercentre)
- Orientation n°3 : Accompagner le développement urbain et économique de l'agglomération (concevoir les nouveaux quartiers autour des nouvelles mobilités, faire évoluer le réseau Melibus pour desservir les nouveaux quartiers)
- Orientation n°4 : Mailler l'ensemble du territoire par des services et infrastructures de mobilité appropriés (développer une offre de transports publics basée sur une diversité de propositions, poursuivre le développement du réseau cyclable intercommunal)
- Orientation n°5 : Favoriser la mobilité des personnes à besoins spécifiques
- Orientation n°6 : Promouvoir une mobilité favorable à l'amélioration de la santé et du cadre de vie

### 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)

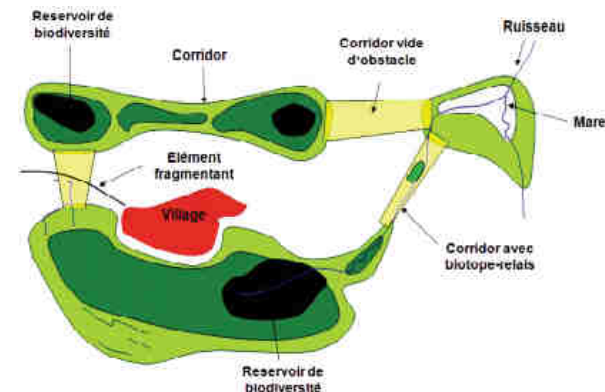
Pour l'Île-de-France, le SRCE a été approuvé par le conseil régional le 26 septembre 2013, puis arrêté par le préfet de région le 21 octobre 2013.

**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



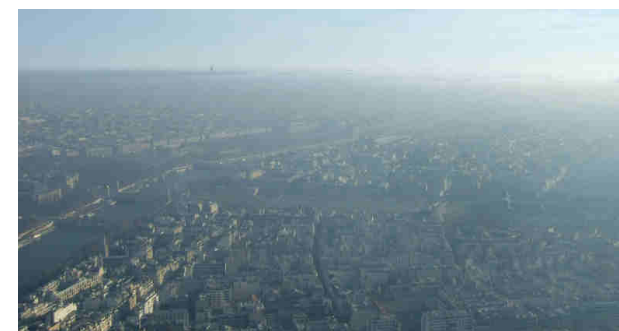
Schématisme de la notion de continuité écologique

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 (NO<sub>2</sub>) et les particules (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>). 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 obligatoires 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 PM<sub>10</sub> 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 dans le 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'éco-conduite. 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'éco-conduite, 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 », 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.

## Compatibilité avec le Plan Climat Energie Territorial (PCAET) de Melun Val de Seine

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) est un projet territorial de développement durable, qui a pour finalité première de lutter contre le changement climatique.

Institué par le Plan Climat National et repris par les lois Grenelle 1 et le projet de loi Grenelle 2, il constitue un cadre d'engagement pour le territoire.

Les objectifs du PCAET sont les suivants :

- **Atténuation / réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)**, afin de limiter l'impact sur le climat
- **Adaptation au changement climatique**, afin de réduire la vulnérabilité du territoire face aux impacts du changement climatique, qui ne pourront être intégralement évités

Pour la réduction des GES, l'agglomération s'est fixée comme objectifs chiffrés ceux de l'Union Européenne, souvent appelés le « paquet énergétique des 3 x 20 » :

- Réduire de 20% les émissions de GES
- Améliorer de 20% l'efficacité énergétique
- Porter à 20% la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie

En France, les objectifs « 3 x 20% » sont déclinés comme suit :

- Réduction de 17% des émissions de GES
- Réalisation de 20% d'économie d'énergie en 2020
- Intégration de 23% d'énergie renouvelable dans la consommation d'énergie finale en 2020

La stratégie du PCAET de la CAMVS est le résultat d'une large concertation interne et externe. Le PCAET dispose d'un volet interne et d'un volet territorial, dont les ambitions et objectifs à atteindre portent sur 5 années : **2015-2020**.

L'ensemble de ces temps de travail ont abouti à la structuration d'un plan d'actions (en page suivante) composé de **3 axes stratégiques**, correspondant aux 3 échelles d'intervention de l'Agglomération, déclinés autour de **10 objectifs** et de **35 actions opérationnelles**.

→ en bleu dans le tableau suivant les actions qui concernent plus particulièrement le PLD.

Un certain nombre d'orientations du PLD apparaît compatible avec celles édictées par le PCAET de la CAMVS. On citera par exemple les orientations et les axes d'amélioration suivants :

Orientation n°1 : Mieux intégrer l'agglomération dans les échanges franciliens

- Conforter les liaisons magistrales
- Poursuivre la mise en œuvre d'un grand pôle multimodal à la gare de Melun
- Poursuivre la mise en œuvre le schéma directeur du RER D

Orientation n°2 : Garantir l'accessibilité au centre-agglomération

- Augmenter l'attractivité et la performance des transports collectifs
- Promouvoir un autre mode de partage de la rue en hypercentre

Orientation n°4 : Mailler l'ensemble du territoire par des services et infrastructures de mobilité appropriés

- Poursuivre le développement du réseau cyclable intercommunal

Orientation n°6 : Promouvoir une mobilité favorable à l'amélioration de la santé et du cadre de vie

- Améliorer l'environnement autour de la marche à pied et du vélo
- Aider au développement des services autour du vélo
- Participer activement à la réalisation et à la mise en œuvre de Plans de Déplacements d'Entreprises et d'Administrations
- Inciter à la réalisation de Plans de Déplacements des Etablissements Scolaires
- Développer le conseil en mobilité
- Définir un plan de communication proactif et largement axé sur l'évolution des comportements de mobilité

AXES	OBJECTIF		ACTIONS
Une collectivité exemplaire	1	Promouvoir et développer un patrimoine sobre et efficace	1- Suivre, limiter et réduire les consommations énergétiques des bâtiments 2- Apporter la compétence « énergie » à l'ensemble des communes du territoire 3- Mettre en place une gestion et valorisation des Certificats d'Economies d'Energie 4- Veiller à la qualité de l'air dans la gestion des bâtiments
	2	Mieux consommer et limiter la production de déchets	5- Eviter la surconsommation et favoriser l'économie circulaire 6- Mettre en place une politique d'achat et de commande publique responsable 7- Privilégier les circuits à faible impact carbone 8- Améliorer le tri
	3	Améliorer la mobilité des agents	9- Mise en place d'un Plan de Déplacement d'Administration 10- Promouvoir les nouveaux modes de travail pour limiter les déplacements 11- Promouvoir l'utilisation du vélo 12- Gérer et optimiser une flotte mutualisée de qualité
Vers un territoire durable	4	Aménager durablement le territoire	13- Intégrer les critères de durabilité dans les documents d'urbanisme et de planification 14- Intégrer les critères d'adaptation du territoire dans la construction du territoire de demain 15- « Utiliser » les espaces naturels comme structuration du territoire et développer leur richesse 16- Aménager le territoire en prenant en compte la qualité de l'air
	5	Inciter à la rénovation et à la construction d'un habitat durable	17- Promouvoir la rénovation énergétique du parc existant 18- Favoriser la construction d'un habitat performant
	6	Promouvoir une mobilité durable	19- Développer de nouvelles mobilités intermodales et alternatives et fédérer le changement 20- Poursuivre le développement de l'offre MELIBUS 21- Poursuivre la mise en place de la politique cyclable 22- Penser le territoire pour des nouveaux modes de travail
	7	Améliorer le mix énergétique	23- Promouvoir et développer la méthanisation 24- Favoriser au niveau territorial le développement de la richesse géothermique 25- Etudier le potentiel ENR sur chaque projet patrimoine et/ou aménagement 26- Connaître et suivre les réseaux énergétiques du territoire
Vers une concentration de toutes les parties prenantes	8	Prolonger l'action de l'Agglomération via ses délégataires	27- Agir sur la politique assainissement 28- Agir sur la politique déchets 29- Agir sur la politique transport 30- Agir sur la gestion de la patinoire
	9	Accompagner les acteurs du territoire	31- Accompagner les entreprises dans leurs problématiques énergétiques 32- Former et sensibiliser l'ensemble des acteurs du territoire à la performance énergétique, la maîtrise de l'énergie et l'aménagement durable 33- Sensibiliser les habitants aux enjeux du PCET et de la transition énergétique
	10	Amplifier, animer et évaluer le PCAET	34- Impliquer la CAMVS dans une dynamique « énergie » et amplifier le PCAET 35- Animer les instances de pilotage et suivre les indicateurs

## Compatibilité avec d'autres documents

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 2)**, adopté le 24 juin 2009
- ▶ Le **Plan Régional Santé Environnement 2 (PRSE 2)**, 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 précités.

Toutefois, certains documents ont été révisés ou ont évolué depuis l'approbation du PDUIF, en 2014 :

- ▶ La **Stratégie Nationale de Transition Ecologique vers un Développement Durable 2015-2020 (SNTEDD)**, qui succède à la SNDD 2010-2013
- ▶ Le **PRSE 2017-2021**
- ▶ Le **SDAGE Seine Normandie 2016-2021**

## Compatibilité avec la SNTEDD 2015-2020

S'inscrivant dans la dynamique de mobilisation des acteurs amorcée avec la SNDD 2010-2013, à laquelle elle succède, la Stratégie Nationale de Transition Ecologique vers un Développement Durable 2015-2020 (SNTEDD) fixe un nouveau cap pour la France en matière de développement durable, en insufflant une vision transversale et de long terme pour répondre aux enjeux interdépendants de la transition écologique et à leurs implications économiques et sociales.

4 enjeux majeurs ont été identifiés :

- ▶ Le changement climatique
- ▶ La perte accélérée de biodiversité
- ▶ La raréfaction des ressources
- ▶ La multiplication des risques sanitaires

La SNTEDD vise 3 objectifs principaux :

- ▶ Une société plus sobre à horizon 2020
- ▶ Des leviers pour accélérer et accompagner la mutation de la société
- ▶ Une pédagogie et une gouvernance pour favoriser l'appropriation et l'action de tous

Elle est composée de **9 axes stratégiques** :

- ▶ Axe 1 : Développer des territoires durables et résilients
- ▶ Axe 2 : S'engager dans l'économie circulaire et sobre en carbone
- ▶ Axe 3 : Prévenir et réduire les inégalités environnementales, sociales et territoriales
- ▶ Axe 4 : Inventer de nouveaux modèles économiques et financiers
- ▶ Axe 5 : Accompagner la mutation écologique des activités économiques
- ▶ Axe 6 : Orienter la production de connaissances, la recherche et l'innovation vers la transition écologique
- ▶ Axe 7 : Eduquer, former et sensibiliser pour la transition écologique et le développement durable
- ▶ Axe 8 : Mobiliser les acteurs à toutes les échelles
- ▶ Axe 9 : Promouvoir le développement durable aux niveaux européen et international

Il n'existe aucun lien de compatibilité formel entre le PLD de la CAMVS et la SNTEDD. Toutefois, les choix stratégiques de la SNTEDD et les actions du PLD apparaissent cohérents.

Les actions des défis 2, 3 et 4 visent à développer les modes de transports alternatifs à la voiture et aux deux-roues motorisés, tandis que le défi 9 doit faciliter l'accès à la mobilité par l'information et le conseil. La cohérence du PDUIF avec la SNTEDD se décline également au travers de l'objectif « Garantir à tous l'accès à la mobilité ».

## Compatibilité avec le PRSE 3 / 2017-2021

Le PRSE 3 décline, sur la période 2017-2021, les actions du Plan National Santé Environnement 3 (PNSE 3) jugées pertinentes en Île-de-France, tout en veillant à prendre en compte les problématiques locales. Il est actuellement en cours d'élaboration par le Groupe Régional Santé Environnement (GRSE), piloté par l'ARS et la DRIEE.

Sur la période 2015-2019, le PNSE 3 vise à renforcer les progrès réalisés dans le domaine de la santé environnementale. Il veut favoriser une approche ancrée dans les territoires en impliquant les acteurs locaux. Il intègre de nouveaux concepts scientifiques, en particulier celui « d'exposome », défini comme l'ensemble des expositions environnementales « susceptibles de concourir à l'altération de la santé des individus, à la fois en considérant la totalité des voies d'exposition à un polluant ou une nuisance et, quand c'est possible, leurs interactions entre polluants ».

**4 axes structurant** sont retenus, représentant **18 actions** :

- ▶ Axe 1 : Préparer l'environnement de demain pour une bonne santé
  - \* Action 1.1 – Systématiser les démarches d'intégration de la santé et de l'équité en santé dans la définition et la mise en œuvre des projets d'aménagement
  - \* Action 1.2 - Prévenir les risques émergents liés au changement global (espèces végétales allergisantes et animaux à caractère potentiellement dangereux pour la santé publique)
  - \* Action 1.3 - Développer un réseau régional ressource en santé environnement, pour appuyer l'émergence d'actions locales en santé environnementale
  - \* Action 1.4 - Accompagner la mise en place de plans de sécurité sanitaire pour l'alimentation en eau potable
- ▶ Axe 2 : Surveiller et gérer les expositions présentes et passées liées aux activités humaines
  - \* Action 2.1 – Élaborer et diffuser des préconisations sanitaires pour le jardinage en milieu urbain et péri-urbain
  - \* Action 2.2 – Lutter contre les risques liés à l'amiante
  - \* Action 2.3 – Identifier les sources de polluants émergents et mesurer la contamination des milieux
  - \* Action 2.4 – Poursuivre la mise en œuvre de la protection des captages d'eau potable contre les pollutions accidentelles et les pollutions diffuses

► **Axe 3 : Travailler à l'identification et à la réduction des inégalités sociales et environnementales de santé**

- \* Action 3.1 – Consolider et approfondir les connaissances sur les zones de multi-exposition environnementale en Île-de-France
- \* Action 3.2 – Maintenir et mettre à jour le dispositif de surveillance des nuisances environnementales aéroportuaires (bruit, pollution atmosphérique)
- \* Action 3.3 – Poursuivre les études de zones menées sur les territoires de la Vallée de Seine et Nord Ouest Seine et Marne pour contribuer à réduire les inégalités
- \* Action 3.4 – Soutenir les démarches locales participatives d'identification et résorption des zones de multi-exposition
- \* Action 3.5 – Réaliser un état des lieux régional en santé environnement sous la forme d'un tableau de bord accessible à tous

► **Axe 4 : Protéger et accompagner les populations vulnérables**

- \* Action 4.1 – Réduire les expositions quotidiennes aux polluants environnementaux chez la femme enceinte et le jeune enfant
- \* Action 4.2 – Diminuer le nombre de jeunes franciliens ayant des habitudes d'écoute et de pratique de la musique à risque
- \* Action 4.3 – Accroître la maîtrise des facteurs environnementaux de l'asthme et des allergies
- \* Action 4.4 – Renforcer le repérage des ménages en situation de précarité énergétique à travers l'entrée « santé »
- \* Action 4.5 – Lutter contre l'habitat indigne

**Le projet de PRSE 3 a été ouvert à la consultation publique du 25 avril au 09 juin 2017.**

Il n'existe pas de lien de compatibilité formel entre le PLD et le PRSE 3. La cohérence avec le PRSE 3 se traduit au travers de l'orientation n°6 du PLD : « Promouvoir une mobilité favorable à l'amélioration de la santé et du cadre de vie ».

**Compatibilité avec le SDAGE Seine Normandie 2016-2021**

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie 2016-2021 a été approuvé par arrêté par le préfet coordonnateur du bassin, en date du 20 décembre 2015. Ce texte arrête aussi le programme pluriannuel de mesures associé à ce document d'orientations stratégiques. Des objectifs environnementaux ont été fixés au niveau du bassin.

La CAMVS fait partie intégrante du bassin hydrographique Seine-Normandie, elle est donc soumise aux objectifs et mesures inscrits dans ce schéma directeur.

Le SDAGE 2016-2021 compte **44 orientations et 191 dispositions**, organisées autour de grands défis comme :

- La diminution des pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques
- La diminution des pollutions diffuses des milieux aquatiques
- La réduction des pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants
- La protection de la mer et du littoral
- La protection des captages pour l'alimentation en eau potable
- La protection et la restauration des milieux aquatiques et humides
- La gestion de la rareté de la ressource en eau
- La prévention du risque d'inondation

Le tableau suivant présente la répartition des orientations par défi et le nombre de dispositions pour chaque orientation.

Défi	Orientations	Nombre de dispositions
Défi 1 Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques	O1 Poursuivre la réduction des apports ponctuels de temps sec des matières polluantes classiques dans les milieux tout en veillant à pérenniser la dépollution existante	7
	O2 Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain	4
	O3 Diminuer la pression polluante par les fertilisants (nitrates et phosphore) en élevant le niveau d'application des bonnes pratiques agricoles	4
Défi 2 Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques	O4 Adopter une gestion des sols et de l'espace agricole permettant de réduire les risques de ruissellement, d'érosion et de transfert des polluants vers les milieux aquatiques	5
	O5 Limiter les risques microbiologiques, chimiques et biologiques d'origine agricole en amont proche des « zones protégées » à contraintes sanitaires	2
	O6 Identifier les sources et parts respectives des émetteurs et améliorer la connaissance des micropolluants	1
Défi 3 Diminuer les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants	O7 Adapter les mesures administratives pour mettre en oeuvre des moyens permettant d'atteindre les objectifs de suppression ou de réduction des rejets micropolluants et d'atteinte du bon état des masses d'eau	3
	O8 Promouvoir les actions à la source de réduction ou suppression des rejets de micropolluants	5
	O9 Soutenir les actions palliatives contribuant à la réduction des flux de micropolluants vers les milieux aquatiques	1

Défi 4 Protéger et restaurer la mer et le littoral	O10 Réduire les apports en excès de nutriments (azote et phosphore) pour limiter les phénomènes d'eutrophisation littorale et marine	6
	O11 Limiter ou supprimer les rejets directs de micropolluants au sein des installations portuaires de dragage et de clapage	2
	O12 Réduire les risques sanitaires liés aux pollutions dans les zones protégées (baignades, conchylicoles et de pêche à pied)	3
	O13 Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques littoraux et marins ainsi que la biodiversité	4
	O14 Promouvoir une stratégie intégrée du trait de côte	3
Défi 5 Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future	O15 Protéger les aires d'alimentation de captage d'eau souterraine destinée à la consommation humaine contre les pollutions diffuses	1
	O16 Protéger les aires d'alimentation de captage d'eau de surface destinées à la consommation humaine contre les pollutions	5
	O17 Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques continentaux et littoraux ainsi que la biodiversité	3
	O18 Assurer la continuité écologique pour atteindre les objectifs environnementaux des masses d'eau	8
	O19 Concilier la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et l'atteinte du bon état	6
Défi 6 Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides	O20 Gérer les ressources vivantes en assurant la sauvegarde des espèces au sein de leur milieu	1
	O21 Mettre fin à la disparition et à la dégradation des zones humides et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité	8
	O22 Lutter contre la faune et la flore invasives et exotiques	8
	O23 Éviter, réduire, compenser l'incidence de l'extraction de matériaux sur l'eau et les milieux aquatiques	4
	O24 Limiter la création de nouveaux plans d'eau et encadrer la gestion des plans d'eau existants	10
Défi 7 Gestion de la rareté de la ressource en eau	O25 Anticiper et prévenir les déséquilibres globaux ou locaux des ressources en eau souterraine	4
	O26 Assurer une gestion spécifique par masse d'eau ou partie de masses d'eau souterraines	3
	O27 Protéger les nappes stratégiques à réserver pour l'alimentation en eau potable future	11
	O28 Anticiper et prévenir les situations de pénuries chroniques des masses d'eau de surface	5
	O29 Améliorer la gestion de crise lors des étiages sévères	2
Défi 8 Limiter et prévenir le risque d'inondation	O30 Prévoir une gestion durable de la ressource en eau	3
	O31 Préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues	5
	O32 Limiter les impacts des ouvrages de protection contre les inondations qui ne doivent pas accroître le risque à l'aval	3
	O33 Ralentir le ruissellement des eaux pluviales sur les zones aménagées	1
	O34 Prévenir l'aléa d'inondation par ruissellement	2

Considérant les objets respectifs du PLD et du SDAGE, il est nécessaire, même si la réglementation n'impose pas de compatibilité entre les deux documents, que ces derniers soient cohérents.

Les décisions administratives dans le domaine de l'eau doivent être compatibles avec le SDAGE (article L.212-1 du Code de l'environnement). C'est le cas notamment des autorisations délivrées au titre de la loi sur l'eau pour la réalisation d'ouvrages ou de travaux susceptibles de porter atteinte à l'eau et aux milieux aquatiques. Les projets d'infrastructures inscrits au PLD peuvent être concernés par ce point (grand pôle multimodal de la gare de Melun par exemple).

Les dispositions du SDAGE relatives aux transports s'inscrivent en cohérence avec le défi 7 du PDUIF, l'action 7.2 visant à favoriser l'usage de la voie d'eau pour le transport de marchandises.



## 1.3 Une démarche d'élaboration du PLD co-construite

### 1.3.1 Le recueil des données préalable auprès des communes

Courant 2016, la CAMVS a mené une démarche auprès des communes, dans le but de recueillir une première série de données par courrier, avant de débiter l'élaboration du PLD. Cette étape a permis de **susciter l'intérêt des acteurs communaux**.

Il en est ressorti des enseignements qualitatifs, tels que les points de vue sur la hiérarchisation du réseau routier, sur les points noirs en termes de sécurité routière ou encore sur le stationnement. **Des enjeux, des dysfonctionnements et des attentes** ont également été identifiés et viennent alimenter le travail technique du PLD.

Grâce aux opinions collectées, le conseil communautaire a identifié les axes de travail mentionnés précédemment (chapitre 1.1.2.).

### 1.3.2 Les entretiens

Les élus, techniciens et partenaires de la CAMVS sont consultés en continu afin de diagnostiquer au mieux l'ensemble des enjeux relatifs à la mobilité. **Une quinzaine d'entretiens** sont réalisés avec les acteurs suivants :

- Les 20 communes de la CAMVS
- Le Conseil Départemental de Seine-et-Marne
- Le STIF (aujourd'hui Ile-de-France Mobilités)
- La DDT
- La CCI
- Les opérateurs de transports
- Les acteurs économiques
- Les associations

### 1.3.3 Le séminaire de lancement et les ateliers thématiques

Tout au long du travail d'élaboration du PLD, un **séminaire de lancement** et des **ateliers thématiques** ont été organisés avec les acteurs du territoire, pour débattre des axes thématiques.

Dans le cadre du diagnostic, un premier séminaire s'est tenu le 28 mars 2017, réunissant plus de 60 élus, représentants des collectivités locales, du STIF, de la DDT et des représentants d'associations des communes de l'agglomération.

Les personnes présentes ont soulevé certaines problématiques telles que : l'enjeu de la liaison à privilégier entre Melun et le pôle économique de Villaroche (via Montaigne), la mobilité des étudiants en lien avec le développement du stationnement vélo, l'intégration du TZEN 2 avenue Thiers et la structuration d'un réseau cyclable autour du futur axe, le traitement des débouchés de voies de dessertes locales sur des voies de niveau supérieur (comme à Seine-Port sur le hameau de Sainte-Assise), ou encore l'amélioration de la desserte bus sur cette même commune. A l'échelle de l'agglomération la mise en cohérence des vitesses de circulation sur les voies à caractère structurant a également été identifiée par le public (70 km/h).

Les ateliers de travail qui se sont déroulés le 7 juillet 2017 ont permis de procéder à la hiérarchisation des orientations à l'issue de l'élaboration du diagnostic. L'ensemble des contributions des différents acteurs a fait l'objet d'une réintégration dans le cadre de la stratégie préalable à la rédaction de la liste d'action du plan local de déplacements.

### 1.3.4 La cartographie participative

La **mise en place d'un système de cartographie participative**, lancé en lien avec la démarche de SCOT, a permis de recueillir une série de données complémentaires sur les enjeux de mobilité identifiés par les usages du territoire.



Illustrations issues de la plate-forme Cartipace



## **2 LE CONTEXTE DE LA MOBILITE DANS LA CAMVS**





## 2.1 Présentation de la CAMVS

### 2.1.1 Un territoire stratégiquement positionné

Située au Sud-Est de la région Ile-de-France, la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine réunit **20 communes étendues sur 153 km<sup>2</sup>**. La totalité du territoire appartient au département de Seine-et-Marne (77), représentant 2,6% de sa superficie.

#### *Un territoire aux identités multiples*

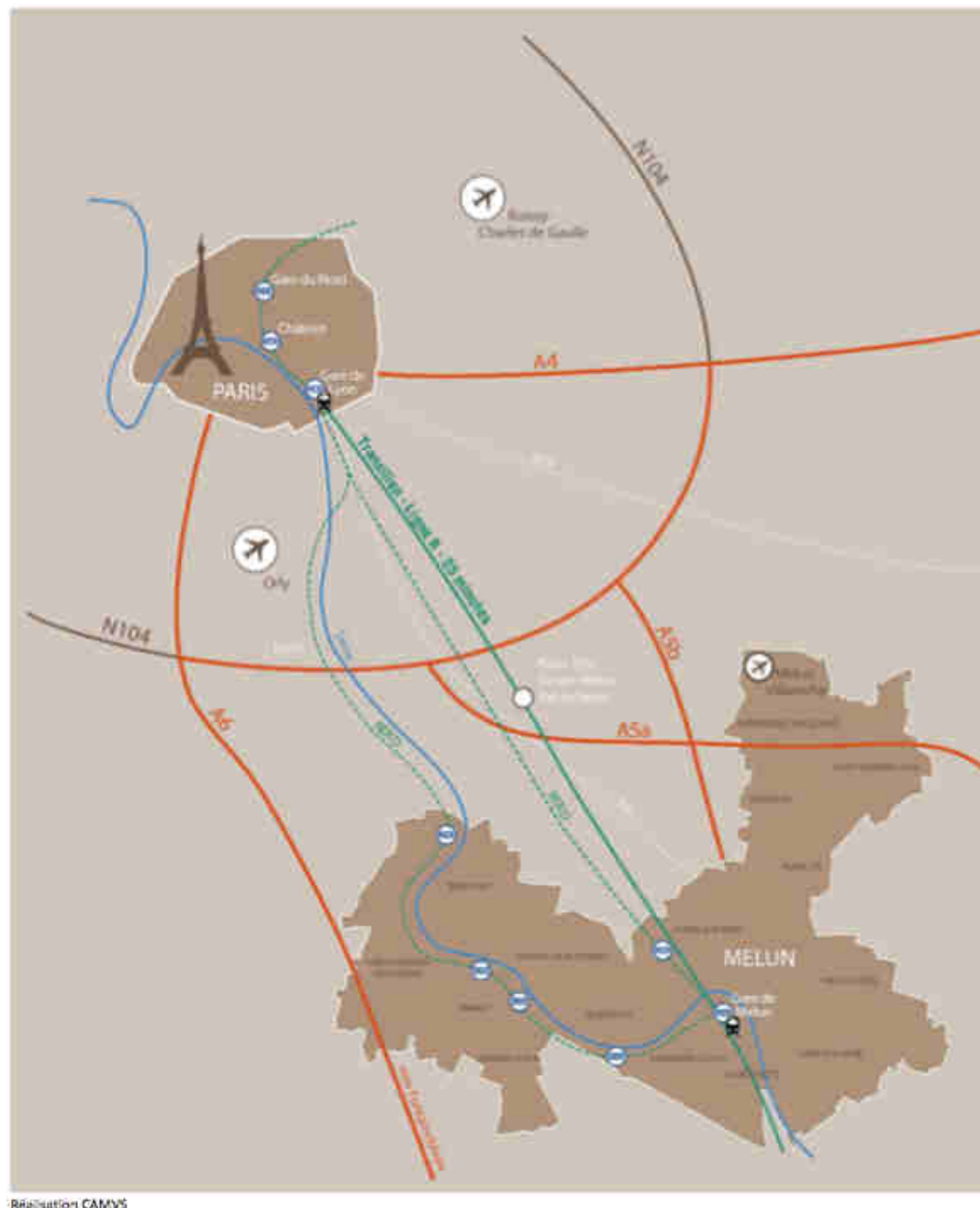
**Plus de 128 000 personnes habitent ce territoire stratégiquement positionné en interface entre l'agglomération centrale de la région parisienne et la grande couronne périurbaine.** La communauté d'agglomération est donc au cœur d'une vaste dynamique urbaine et économique, dont les incidences sur la mobilité sont à analyser et à anticiper.

Melun Val de Seine constitue l'un des fronts urbains de l'agglomération parisienne et réunit des communes très urbanisées (Melun, Le Mée-sur-Seine, Dammarie-lès-Lys) et d'autres aux caractéristiques plus rurales (Lissy, Limoges-Fourches, Villiers-en-Bière, ...). Les questions de mobilité s'articulent ainsi autour des multiples identités des communes de la CAMVS.

#### *Enjeux pour le développement urbain et les mobilités*

Desservie par 2 lignes ferrées et 7 gares, irriguée par un réseau de bus de 15 lignes 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 de ses relations avec la ville nouvelle voisine de Sénart.



Réalisation CAMVS

## 2.1.2 Les communes de l'agglomération de Melun Val de Seine

### La stabilisation des limites communautaires

#### ► Du district à la communauté d'agglomération

Le 1<sup>er</sup> janvier 2002, la communauté d'agglomération Melun Val de Seine est créée par transformation du District de l'Agglomération Melunaise (DAM) et absorption du Syndicat Intercommunal du Groupement d'Urbanisme de l'Agglomération Melunaise (SIGUAM), structure qui assurait depuis 1962 les compétences d'assainissement et de traitement des déchets ménagers.

L'agglomération se forme alors **autour des huit communes de l'ancien district et de six nouvelles** : Boissettes, Boissise-le-Roi, Montereau-sur-le-Jard, Rubelles, Saint-Germain-Laxis et Seine-Port.

#### ► Des extensions récentes, insufflant un nouvel élan à l'agglomération

Composée alors de quatorze communes, la CAMVS a connu deux élargissements successifs récents : **intégration des communes de Pringy et de Saint-Fargeau Ponthierry** au 1<sup>er</sup> janvier 2016, puis de **Limoges-Fourches, Lissy, Villiers-en-Bière et Maincy** au 1<sup>er</sup> janvier 2017, portant à 20 le nombre de communes de l'intercommunalité.

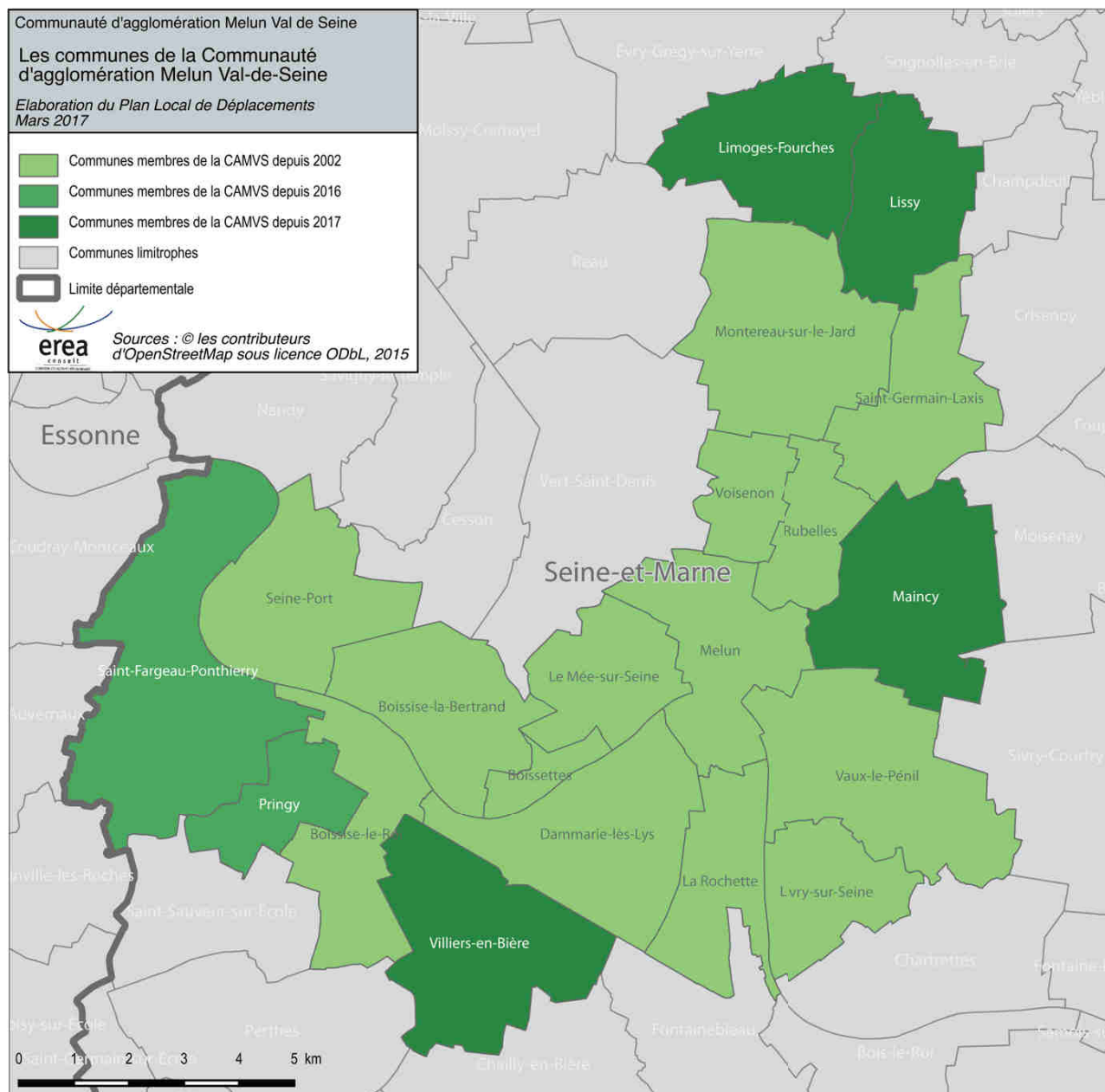
Ces extensions successives consolident la volonté de l'agglomération de bâtir un territoire dynamique et attractif, et de conforter le rang de Préfecture conférant au territoire un rôle stratégique de premier plan, porteur d'enjeux majeurs pour le développement du Sud Francilien.

### Une agglomération diversifiée

**Melun Val de Seine, première agglomération de Seine-et-Marne, est hiérarchisée autour de la ville de Melun**, préfecture et cœur de l'agglomération.

Cette commune s'inscrit comme un pôle central autour duquel s'organisent des villes en continuité urbaine : Dammarie-lès-Lys, Le Mée-sur-Seine, Vaux-le-Pénil et, dans une moindre mesure, La Rochette et Rubelles.

Au-delà, l'agglomération est composée essentiellement de communes à dominante périurbaine et rurale situées en frange d'agglomération (Maincy, Boissise-le-Roi, Seine-Port, Livry-sur-Seine ou Lissy par exemple). En effet, le territoire s'étend sur plus de 10 000 hectares et comptabilise un tiers d'espaces agricoles ou boisés, et près de 44 kilomètres de berges.



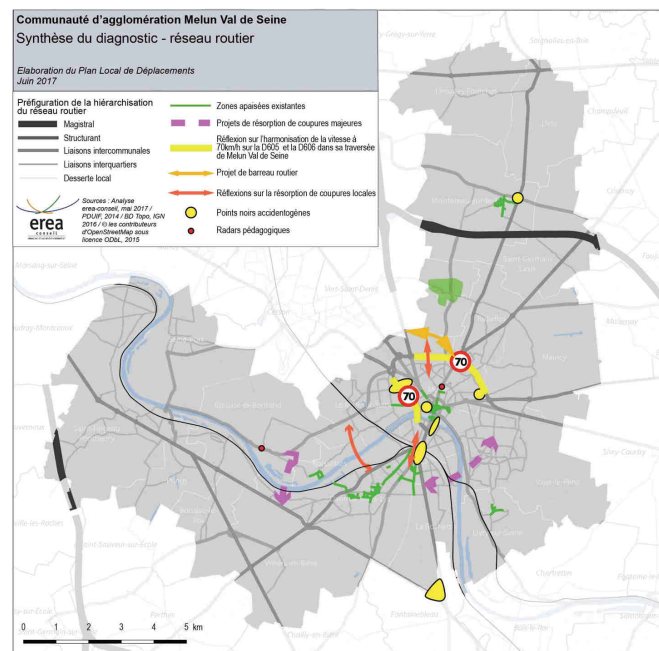
## 2.2 Voirie

Le réseau routier bénéficie d'une **bonne connexion aux axes magistraux de la région parisienne** (A6, A5 et A105), mais il est contraint dans le même temps par la **rareté des franchissements de la Seine**, à l'origine d'un **effet entonnoir** générant la convergence des flux de transit au cœur de Melun.

4 ponts routiers traversent la Seine, dont 3 dans un rayon de 600 mètres seulement. De fait, le trafic journalier annuel moyen sur l'avenue de Thiers, axe stratégique pour les liaisons Nord-Sud, dépasse régulièrement les 43 000 véhicules par jour (dont 10 % de poids lourds), soit un niveau supérieur à celui de l'A5.

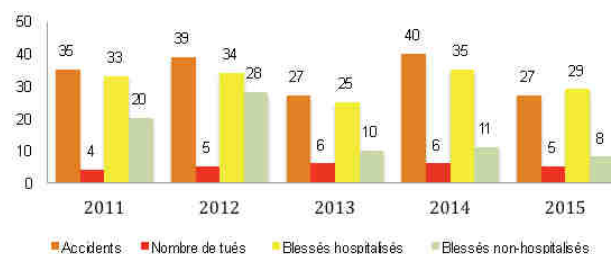
Les **conflits d'usages** liés à la cohabitation de flux aux besoins et aux usages variés contribuent à une **accidentalité supérieure à la moyenne régionale et départementale**. Ce niveau demeure à un niveau élevé depuis 2011, l'année 2016 ayant été marquée par un des plus hauts niveaux de cette demi-décennie.

Les collectivités locales, en milieu périurbain et rural comme urbain, prennent différentes dispositions pour éviter, à court terme, les nuisances générées par ces flux et adapter ainsi l'aménagement du réseau routier à l'intensité urbaine locale.



ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Un réseau national et régional traversant attractif</li> <li>Des initiatives locales menées pour pacifier la voirie (apaisement total de Voisenon, expérimentation de zones de rencontre)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un impact très important des coupures ferroviaires dans les mobilités quotidiennes des usagers du territoire</li> <li>Des nuisances venant du trafic de transit sur les axes forts : D605 / D606, ponts, D607 à hauteur de Saint-Fargeau Ponthierry, grandes radiales</li> <li>Une trame urbaine ancienne dans les villages posant des problèmes d'insertion</li> <li>Des franchissements difficiles de la Seine et de la rocade routière autour de Melun</li> </ul>
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Une démarche pour la création de trois nouveaux franchissements dans le cadre du Contrat d'Intérêt National, destinée à délester le centre-ville des flux de transit</li> <li>Configuration urbaine favorable de certains centre-ville ou centres-bourgs à l'apaisement des vitesses de circulation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le développement de nouvelles zones résidentielles générant de nouveaux besoins en déplacements</li> <li>Une accidentologie forte sur l'agglomération et un niveau de gravité des accidents plus important hors agglomération</li> </ul>

ENJEUX	AXES D'AMÉLIORATION
<b>Limitier la congestion routière et atténuer les nuisances du trafic routier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Harmoniser la vitesse à 70 km/h sur la D605 et la D606 dans sa traversée de Melun Val de Seine</li> </ul>
<b>Résorber les coupures urbaines</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Résorber les coupures naturelles</li> </ul>
<b>Assurer le partage multimodal de la voirie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adapter l'aménagement de la voirie à l'intensité urbaine constatée en vue de faciliter la marche à pieds et le vélo</li> <li>Prioriser les lignes de bus structurantes en centralité</li> </ul>
<b>Hiérarchiser le réseau d'espaces publics</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cumuler les 6 fonctions circulatoires</li> <li>Prioriser les différentes fonctions</li> <li>Identifier les fonctions essentielles (continuité territoriale, support des modes alternatifs à la voiture, fluidité du trafic automobile)</li> </ul>



## 2.3 Transports collectifs

### *Une offre dense organisée en trois réseaux complémentaires*

L'offre en transports en commun est relativement dense sur la partie centrale de l'agglomération melunaise, en adéquation avec les espaces aujourd'hui urbanisés. Les habitants de la CAMVS peuvent utiliser trois réseaux de transports en commun :

- ▶ **Une liaison ferrée rapide vers Paris grâce à la ligne R du Transilien et les TER Bourgogne-Franche-Comté**, mettant Paris Gare de Lyon à 26 minutes de la gare de Melun. Cette offre de qualité, cadencée à la demi-heure, constitue le principal lien entre le territoire de la CAMVS et Paris
- ▶ **Le RER D, réparti sur deux branches**, cumule trois fonctions : un complément d'offre vers Paris mais dans des temps peu compétitifs, intéressant surtout pour rejoindre des générateurs situés entre Melun et Paris ; des points d'accès au réseau ferré pour 5 gares supplémentaires ; et la possibilité de dessertes rapides et de qualité à l'intérieur du territoire de la CAMVS
- ▶ **Le réseau Melibus**, organisé par Ile de France Mobilités et la CAMVS dans le cadre d'une convention partenariale, apparaît présenter de nombreux atouts : des lignes aussi directes que possible malgré les coupures urbaines et un plan de circulation parfois contraint, un réseau bien hiérarchisé, une amplitude importante, un réseau du dimanche optimisé. Ce réseau parvient à concilier une fonction très forte de rabattement vers la gare (35% des montées sont à la gare) et les fonctions habituelles d'un réseau d'agglomération : desserte des emplois et services du centre-ville, desserte scolaire, desserte des zones d'activités. Cette qualité est sanctionnée par une fréquentation en hausse constante et rapide, qui génère elle-même de nouveaux renforcements d'offre
- ▶ **Un réseau de bus interurbain** « Seine et Marne Express », également de grande qualité pour relier les différents pôles urbains de la Seine-et-Marne, mais qui ne joue aucun rôle dans la desserte interne à la CAMVS
- ▶ **Un réseau du canton de Perthes-en-Gâtinais** essentiellement scolaire, malgré l'existence de deux lignes en boucle rabattant les communes de Saint-Fargeau-Ponthierry et Pringy sur leur gare. Ce réseau aura besoin d'être rapidement réorganisé, harmonisé et recentré sur ses missions par rapport au réseau Melibus
- ▶ Accessoirement, des lignes à dominante scolaire provenant d'autres réseaux voisins, et qui constituent les seules offres disponibles pour la commune de Maincy et le secteur d'activités de Villaroche

La problématique majeure de cette desserte aujourd'hui est :

- ▶ D'une part, le risque constant de saturation des lignes fortes du réseau Melibus, au vu de la croissance rapide de la fréquentation
- ▶ D'autre part, la desserte des communes périurbaines et rurales, qui ne bénéficient pas, pour l'instant, de dessertes adaptées à leurs spécificités

### *Qualité de service et accessibilité des réseaux*

Malgré ses qualités, le réseau Melibus bénéficie de très peu d'infrastructures dédiées. La circulation difficile, notamment en heures de pointe, sur les axes convergeant vers le centre génère des irrégularités, des temps de parcours peu satisfaisants et de la sous-productivité. Cette situation provient en grande partie de l'existence d'une seule ligne de ponts en centre-ville, et une seule alternative de contournement.

L'autre point d'insatisfaction récurrent est constitué par le RER D, avec trois familles de problèmes :

- ▶ La congestion récurrente de la branche par Combs-la-Ville
- ▶ Les difficultés fortes de gestion du trafic à la gare de Corbeil, entraînant des retards et de l'irrégularité sur un grand nombre de trains
- ▶ La médiocre qualité du matériel utilisé sur la branche dite « Littoral » (par Saint-Fargeau Ponthierry)

Les mesures envisagées par Ile de France Mobilités et la SNCF semblent de nature à apporter un regain de qualité sur cet axe, mais se traduiront par des correspondances accrues (terminus en gare de Corbeil et non plus de Juvisy) pour la branche « Littoral »

### *Des pôles multimodaux aux performances disparates*

Le PEM de Melun a vu son fonctionnement amélioré par la mise en place de l'arrêt Gare-Thiers, en 2011. Toutefois il ne véhicule pas aujourd'hui une image particulièrement conviviale, et les problèmes de fonctionnement des bus demeurent importants. De plus, la gare de Melun ne dispose pas d'un parc relais labellisé et les capacités de stationnement en rabattement sont notoirement insuffisantes, en quantité et en qualité.

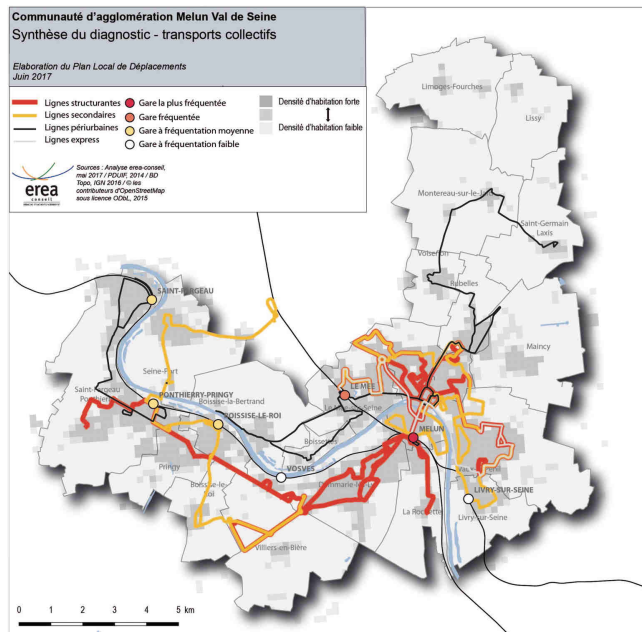
L'arrivée du TZen et le projet de pôle gare (cf. ci-après) vont, à moyen terme, bouleverser cette organisation et apporter une nouvelle image et une nouvelle qualité de service.

### *Une offre confrontée à de multiples facteurs d'évolution*

Bien que l'offre de service apparaisse actuellement globalement adaptée aux attentes des usagers, de multiples facteurs vont conduire à devoir reconsidérer la structure du réseau Melibus, au cours des prochaines années. Ces facteurs sont majoritairement positifs et devraient conduire l'agglomération à disposer d'une offre réellement performante, à même de constituer une alternative crédible à l'usage de l'automobile sur la plupart des créneaux.

- ▶ **Les grands projets d'urbanisation** : le Clos-Saint-Louis, l'écoquartier de la Plaine de Montaigu, le quartier gare, et d'autres projets plus modestes vont conduire à modifier et étendre le réseau. En particulier, la réalisation du Clos-Saint-Louis, à l'écart des axes forts de transport en commun, conduira certainement à envisager des évolutions structurelles assez fortes
- ▶ **L'arrivée du TZen en 2024** : ce projet de bus en site propre entre la gare de Melun et le Carré Sénart permettra de disposer d'une offre régulière et très fréquente sur l'axe majeur des déplacements melunais, entre la gare, le centre-ville et le nouvel hôpital. Les lignes devront donc être redéfinies pour s'articuler avec cette nouvelle offre, les kilomètres « économisés » grâce au TZen étant en partie redistribués sur le réseau classique, qui bénéficiera également du gain de régularité apporté par le site propre
- ▶ **La perspective de nouveaux franchissements** : le contrat de partenariat avec l'Etat prévoit notamment la possibilité de nouveaux franchissements, à terme, de la Seine, qui pourraient contribuer à démultiplier les possibilités de maillage du territoire et décongestionner le centre-ville
- ▶ **La suppression du « bouchon de Corbeil »** : les travaux prévus à l'horizon 2023 sur cette gare devraient permettre de redonner de la capacité et de la vitesse à la branche « Littoral », et rendre plus performantes des solutions en rabattement sur les gares qu'elle dessert





## ATOUTS

- Une desserte ferrée importante et variée
- Un maillage fin du réseau Melibus
- Des lignes interurbaines et interdépartementales qui structurent les échanges avec les territoires limitrophes
- Une densité d'emplois qui permet à Melun Val de Seine de ne pas être une banlieue dortoir, aux flux uniquement orientés vers l'agglomération centrale
- Une concentration d'équipements structurants sur le territoire communautaire

## FAIBLESSES

- Des contraintes géographiques qui induisent une congestion forte et une limitation de la performance du réseau
- Des lignes avec des différences de niveaux d'attractivité importantes (fréquence et amplitude)
- Des communes non desservies ou mal desservies
- Un risque récurrent de saturation au vu de la croissance du trafic
- Des secteurs en expansion dotés d'une faible desserte TC
- Peu de couloirs aménagés en faveur des TC
- L'absence de parc relais labellisé
- Une branche « Littoral » du RER D qui souffre de correspondances imposées et d'un matériel vétuste

## OPPORTUNITÉS

- Le développement de grands projets urbains, porteurs de développement potentiel des transports collectifs
- L'arrivée du TZen, constituant un axe central à haute performance
- La création de nouveaux franchissements de la Seine
- La suppression du bouchon de Corbeil

## MENACES

- La compétitivité de la voiture par rapport au bus demeure, sans politique de stationnement renforcée
- La congestion en centre-ville et ses accès risque de continuer à s'aggraver au moins jusqu'à la construction de nouveaux franchissements
- Certaines lignes secondaires ne pourront sans doute plus aller jusqu'à la gare de Melun lors de l'arrivée du TZen

## 2.4 Modes actifs

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

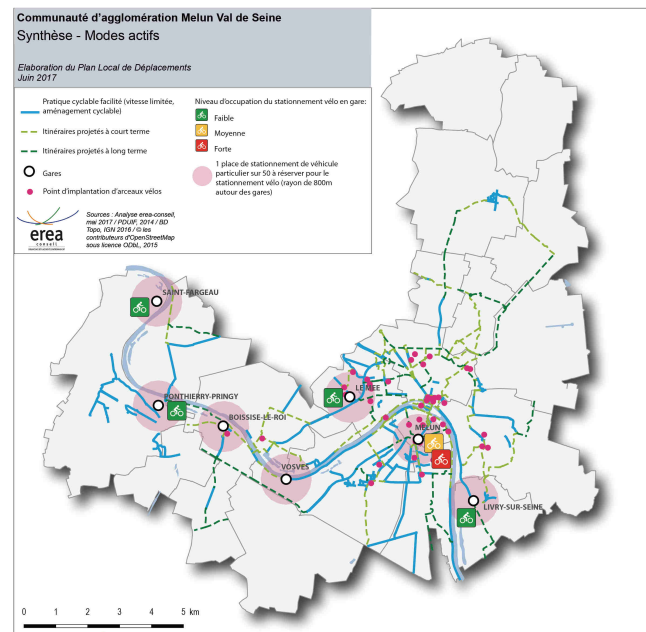
Le territoire de la CAMVS compte d'**importantes coupures urbaines**, représentant des freins pour le développement des modes actifs.

Un **apaisement de la voirie est amorcé** dans l'agglomération, mais des niveaux d'avancement inégaux et un manque de cohérence des aménagements ont été identifiés.

La trame viaire resserrée, les trottoirs étroits et la pression routière importante sont peu favorables aux déplacements piétons dans le cœur urbain de l'agglomération. Toutefois, **des améliorations sont possibles et attendues** concernant la sécurité et le confort des cheminements piétons.

La CAMVS souhaite encourager le développement des modes de déplacements doux via **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 en gare, points de stationnement sur voirie, jalonnement cyclable, etc. et seraient à poursuivre.



ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Des aménagements piétonniers et cyclables existants globalement de qualité</li> <li>Un développement des zones apaisées entamé</li> <li>Une trame piétonne souvent fine (centres villes et zones résidentielles) ; un réseau cyclable en construction (mise en œuvre du schéma directeur des liaisons douces)</li> <li>Des politiques volontaristes en faveur des modes actifs : stationnement, jalonnement cyclable et piétonnier, promotion, nouveau franchissement pour les modes actifs (barrage des Vives Eaux)...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jalonnement / information / signalétique peu déployés (marche et vélo)</li> <li>Un traitement du revêtement des itinéraires cyclables au niveau des trottoirs non adapté</li> <li>Une faible occupation des aires de stationnements vélo existantes</li> <li>Un réseau cyclable d'agglomération discontinu, identifié comme le principal frein à la pratique du vélo (tronçons manquants, intersections non traitées, coupures urbaines)</li> <li>Des zones apaisées hétérogènes et pas toujours lisibles</li> </ul>
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Un schéma directeur des liaisons douces en cours de mise en œuvre</li> <li>Un projet européen d'itinéraire cyclable Euroveloroute n°3</li> <li>D'importants secteurs de projets urbains</li> <li>Une richesse paysagère</li> <li>Des acteurs locaux intéressés ou impliqués : communes, associations...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une réticence au changement : une forte culture du déplacement en voiture, aisé et rapide</li> </ul>

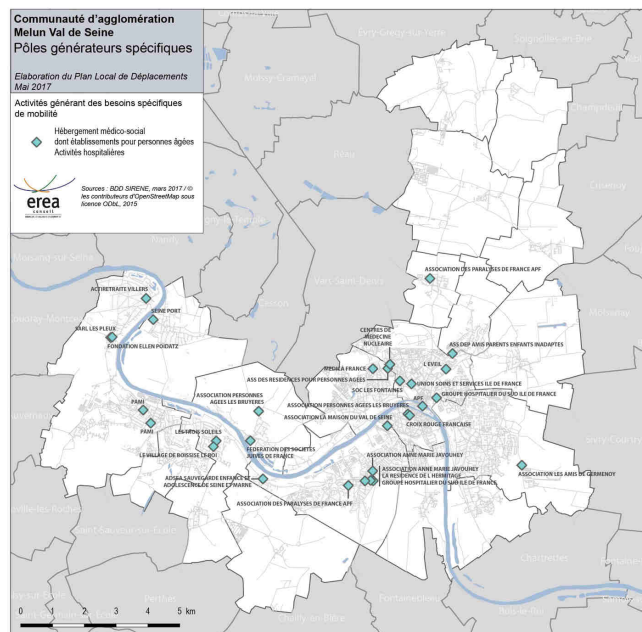
AXES D'AMÉLIORATION
<ul style="list-style-type: none"> <li>Poursuivre la pacification et le partage de la voirie dans les centres villes, en veillant à ce que les aménagements réalisés incitent effectivement à une circulation apaisée</li> <li>Actualiser régulièrement le Schéma Directeur des Liaisons Douces de la CAMVS afin de l'adapter aux évolutions du territoire</li> <li>Poursuivre la mise en œuvre du schéma directeur des liaisons douces de la CAMVS</li> <li>Poursuivre des actions concernant le stationnement et le jalonnement cyclables</li> <li>Développer les doubles-sens cyclables et les couloirs mixtes bus/vélo, comme conseillé dans le PDUIF</li> <li>Poursuivre la communication visant à inciter à l'usage des modes actifs et valoriser les itinéraires aménagés</li> <li>Améliorer les liaisons entre les différents quartiers et communes</li> <li>Améliorer la perméabilité piétonne en facilitant la traversée des grands axes et en favorisant une trame urbaine fine</li> <li>Résorber les coupures urbaines peu propices au développement de la marche et du vélo (coteaux, franchissement de la Seine, D606...)</li> <li>Communiquer sur les bienfaits de la marche et du vélo sur la santé</li> <li>Informer/jalonner les itinéraires piétons en donnant les temps de parcours pour inciter à la marche</li> </ul>

## 2.5 Accessibilité pour tous

Les populations les plus fragiles et les plus isolées se situent majoritairement dans les communes du pôle central de l'agglomération. 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 périurbains.



ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Des actions engagées pour la mise en accessibilité des transports et de la voirie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un environnement urbain marqué par des aménagements routiers pouvant nécessiter des interventions parfois lourdes</li> </ul>
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Des besoins clairement identifiés (personnes âgées, aide à l'accès aux zones d'emplois...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une difficulté à proposer une offre adaptée aux personnes âgées</li> <li>La mobilisation des acteurs</li> </ul>

AXES D'AMÉLIORATION
<ul style="list-style-type: none"> <li>Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs et de la voirie, en tenant compte des évolutions réglementaires récentes</li> <li>Favoriser la mobilité des personnes âgées</li> <li>Faciliter la préparation au voyage des plus démunis (conseil en mobilité...)</li> </ul>



Source : PAM 77. Site Internet consulté en juin 2017

## 2.6 Organisation du stationnement dans les centre-ville et autour des gares

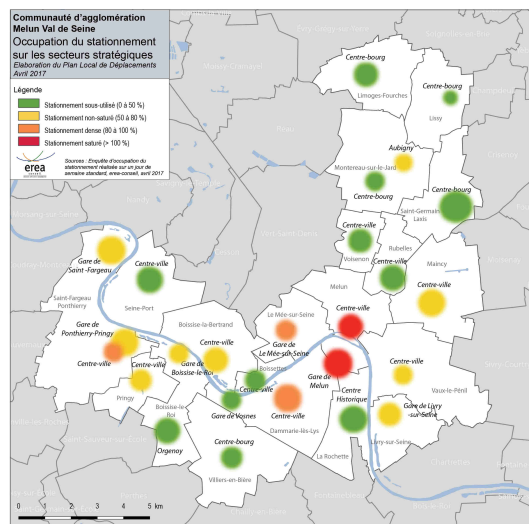
La diversité des situations en matière de réglementation peut conduire à des difficultés dans la définition d'une politique, qui soit à la fois cohérente à l'échelle communautaire et adaptée aux différentes situations et aux priorités exprimées par les diverses communes.

La **pression sur la voirie aux abords de la gare de Melun** est liée à une rotation insuffisante du stationnement de courte durée sur voirie. Ces conflits d'usage entre résidents, pendulaires (stationnement à la journée) et chalandes (stationnement courte durée) sur ce secteur sont liés à :

- Un faible respect de la réglementation
- Une politique de contrôle du stationnement insuffisante.

Pourtant, **l'offre en ouvrage est importante, dimensionnée selon les besoins, mais peu utilisée**. Elle dispose d'importantes marges d'absorption, du fait notamment d'une réglementation du stationnement sur voirie trop peu contrôlée aux abords de ces parcs.

Une hétérogénéité importante des normes concernant la production de stationnement privé est articulée avec un non-respect fréquent des exigences du PDUIF en la matière, notamment pour la production de bureaux ou de bâtiments à vocation de service.



ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> <li>► Un potentiel d'offre de stationnement encore inexploité sur la plupart des communes</li> <li>► Une réglementation du stationnement sur voirie respectant globalement les préconisations du PDUIF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>► Une rotation insuffisante du stationnement autour de la Gare de Melun ou de Le Mée-sur-Seine, du fait d'un contrôle insuffisant</li> <li>► Une faible connaissance de l'offre et des pratiques de stationnement sur certaines communes, empêchant toute vision globale à l'échelle de l'agglomération</li> <li>► Une absence de données concernant le stationnement des deux-roues motorisés</li> <li>► Des conflits d'usage sur les communes de Le Mée-sur-Seine et Melun</li> <li>► Des normes de stationnement PLU globalement permissives</li> <li>► Des réglementations parfois incohérentes à l'échelle intercommunale</li> </ul>
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> <li>► Des réserves de places importantes dans la plupart des ouvrages existants</li> <li>► De nombreux PLU en cours de révision ou d'élaboration</li> <li>► De nombreux leviers d'action encore non utilisés, notamment certaines préconisations et recommandations du PDUIF</li> <li>► L'implantation du TZen2 et les exigences du PDUIF relatives au stationnement le long de son tracé</li> <li>► La mise en place de la dépénalisation pour la commune de Melun</li> <li>► Des études en cours pour la création d'un parc relais (au Nord en lien avec le Tzen 2), et pour l'extension et la labellisation d'un P+R sur le pôle gare de Melun</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>► Des difficultés récurrentes pour faire appliquer la réglementation sur les zones à fonction rotative, notamment au Sud de la Gare de Melun</li> <li>► Des comportements difficiles à faire évoluer</li> </ul>

ENJEUX	AXES D'AMÉLIORATION
<p><b>Mettre en œuvre, au niveau local, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>► 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 / durée de la gratuité limitée dans le temps)</li> <li>► Développer la performance de la surveillance</li> <li>► Améliorer la matérialisation de l'offre de stationnement sur voirie</li> <li>► Utiliser le levier de la dépénalisation du stationnement pour augmenter la rotation sur le secteur Gare et le centre-ville de Melun</li> </ul>
<p><b>Encadrer le développement du stationnement privé</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>► Mettre en cohérence les normes de création de places dans les PLU</li> <li>► Définir une politique de stationnement lisible à l'échelle communautaire, respectant les exigences du PDUIF et la liberté de décision des communes</li> <li>► Amorcer les réflexions concernant la mutualisation des parcs de stationnement</li> </ul>
<p><b>Offrir plus d'espaces spécifiques aux deux-roues motorisés</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>► Amorcer les réflexions et la collecte de données concernant le stationnement des deux-roues motorisés</li> </ul>



## 2.7 Usages collaboratifs de la mobilité

Sur le territoire de la CAMVS, l'offre de Blablacar est assez importante puisqu'on dénombre environ **70 covoitureurs au départ de Melun un jour de semaine**.

La commune de **Dammarie-lès-Lys a été retenue pour accueillir l'une des stations de covoiturage du Département**, car elle bénéficie d'une localisation stratégique.

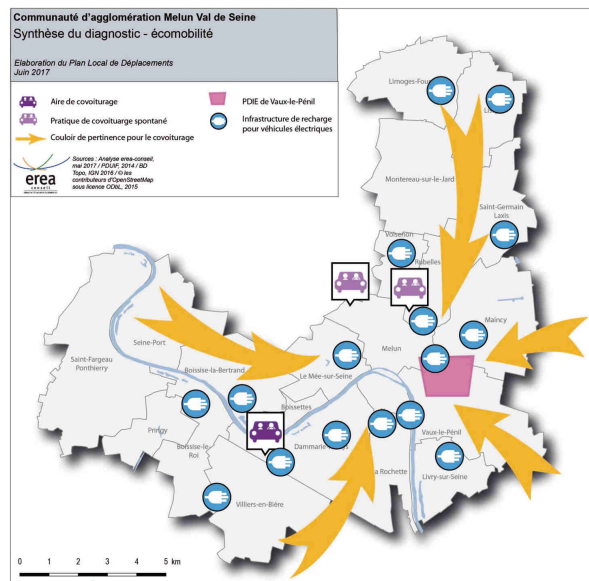
A Melun Val de Seine, un jour moyen de semaine, des **véhicules sont à disposition sur les sites d'autopartage** : 78 pour Drivy, 35 pour Deways, 70 pour OuiCar.

60% des salariés qui vivent sur l'agglomération de Melun travaillent à l'extérieur du territoire. Ce constat a conduit la CAMVS à projeter l'installation d'un **espace de co-working à proximité de la gare de Melun**.

Plusieurs communes ont mis en place ou réfléchissent à la mise en place de **Pédibus** : Pringy, Rubelles, Melun, Le Mée-sur-Seine, La Rochette.

Un **plan de mobilité** a été réalisé de manière complète pour le parc d'activité de Vaux-le-Pénit.

Melun Val de Seine est équipé de **12 bornes de recharges pour véhicules électriques**.



ATOUS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> <li>De nombreuses attentes concernant le covoiturage et l'amélioration de la communication</li> <li>Une émergence des plans de mobilité (PDE / PDA)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des pratiques embryonnaires et isolées</li> <li>Un manque de lisibilité des offres alternatives à la voiture « autosoliste » proposées</li> <li>Une absence de PDES</li> </ul>
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Un fort potentiel de développement, en regard des tendances au niveau national et des offres existantes</li> <li>Un dispositif d'aide financière par la Région</li> <li>Des zones d'activités et structures d'entreprises de grande taille, favorable au déploiement de PDIE</li> <li>Une forte mobilisation de la SNCF</li> <li>Un équipement progressif en bornes de recharge pour les véhicules électriques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une réticence au changement : forte culture du déplacement en voiture</li> <li>La mobilisation des acteurs</li> </ul>



Nouvelle aire de covoiturage, Dammarie-lès-Lys. Source : Larépublique77.fr



Parking de covoiturage IDVRoom, Le Mée-sur-Seine. erea-conseil, avril 2017



Borne de recharge, Dammarie-lès-Lys, erea-conseil, mai 2017

## 2.8 Transports de marchandises

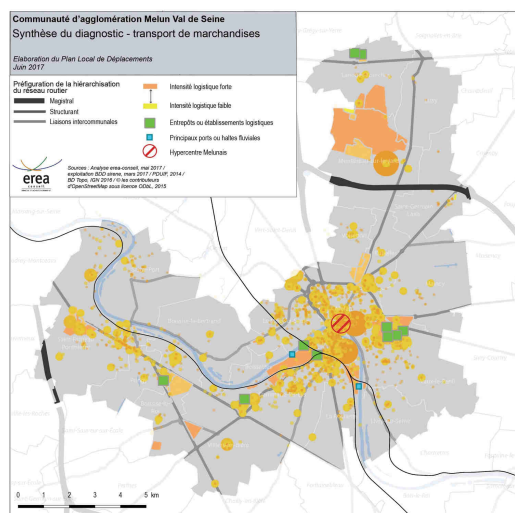
Le premier constat concerne la **faible coordination et mobilisation des acteurs locaux sur le sujet**, se traduisant par :

- 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...

Les transports routiers de marchandises sont localisés **dans les parcs d'activités et dans les moyennes et grandes surfaces d'activités**, ces pôles aux besoins spécifiques favorisant la livraison par véhicules à gros gabarit. Ces sites sont globalement **bien connectés aux réseaux magistraux et structurants**.

L'analyse des flux de transit réalisée dans le cadre de la démarche de hiérarchisation du réseau routier révèle l'importance de dissocier la politique à mettre en œuvre concernant les camions n'effectuant pas de desserte locale.

Outre le réseau routier, **la voie ferrée et la Seine sont utilisées de manière marginale pour le fret**. Le seul projet recensé de valorisation des modes alternatifs au routier est une utilisation temporaire du port fluvial de Dammarie-lès-Lys, en lien avec l'entreposage des remblais des travaux du métro du Grand Paris Express.



ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Une création récente d'un organisme de suivi à l'échelle de la région Ile-de-France (Cerlog, 2012)</li> <li>➤ Des formes urbaines propices à l'expérimentation d'initiatives en matière de fret par modes actifs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Une saturation du réseau routier liée aux flux de transit de transports routiers de marchandises exogènes</li> <li>➤ Une très faible coordination et mobilisation des acteurs locaux, avec une difficulté d'obtention de données d'usage et de suivi</li> <li>➤ Des livraisons très importantes, notamment en centre-ville du fait de la concentration des activités</li> </ul>
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Une montée en puissance éventuelle du port de Dammarie-lès-Lys pour les travaux du Grand Paris</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Une réticence au changement : forte culture du transport routier</li> <li>➤ La mobilisation des acteurs privés (premiers concernés) et publics</li> <li>➤ La cohérence des actions menées à l'échelle communautaire, en raison de la multiplicité des acteurs concernés</li> </ul>

AXES D'AMÉLIORATION
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer la coordination et développer la mobilisation des acteurs privés et publics</li> <li>➤ Mettre en cohérence les réglementations locales en matière de circulation et de stationnement</li> <li>➤ Organiser le stationnement des poids lourds dans les parcs d'activités</li> <li>➤ 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 Melun)</li> <li>➤ Etudier les potentiels de report de la route vers la voie d'eau et les voies ferrées</li> <li>➤ Réduire les nuisances générées par le trafic de transit lié au fret routier sur la D606</li> <li>➤ Anticiper les flux générés par les projets d'urbanisation et intégration de l'aspect marchandises dans ces projets</li> <li>➤ Gérer les livraisons en centralité d'agglomération</li> <li>➤ Expérimenter et lancer des démarches en faveur de la mise en place de véhicules moins polluants</li> </ul>



**Dispositif électronique de contrôle d'accès à certaines voies de l'hypercentre. erea-conseil. Melun, mai 2017**



**Aire de livraisons. erea-conseil. Dammarie-lès-Lys, avril 2017**



**Opération de livraisons en début de matinée. erea-conseil. Melun, mai 2017**

## 2.9 Synthèse

### Un territoire mixte stratégique

Plus de **128 000 personnes habitent dans les 20 communes** qui constituent l'agglomération Melun Val de Seine. Ce territoire, stratégiquement positionné à la porte d'entrée du Sud-Est de l'aire urbaine de Paris, est au cœur d'une vaste dynamique urbaine et économique dont les incidences sur la mobilité sont à analyser et à anticiper. A 26 minutes en RER de Paris, Melun Val de Seine tend à s'imposer comme un pôle secondaire majeur de la région francilienne.

Le territoire Melunais est un **territoire mixte**, composé à la fois de communes urbaines (Melun, Dammarie-lès-Lys, Le Mée-sur-Seine), où se concentre une grande majorité des flux et pour laquelle l'offre de mobilité est la plus diversifiée, et d'un autre côté un très grand nombre de petites communes rurales, essentiellement regroupées au Nord, qui sont davantage contraintes par l'usage de la voiture. Ainsi, la répartition des flux ne se fait pas de manière homogène et les besoins en termes de mobilité ne sont pas identiques.

**Ces caractéristiques témoignent d'enjeux majeurs en termes de mobilité, afin de conforter la place centrale de ce territoire dans le Sud-Est parisien.**

### Melun : principal générateur des flux

La centralité urbaine de Melun et ses communes limitrophes forment la **polarité urbaine principale de l'agglomération et génèrent quotidiennement des flux massifs de déplacements entrants et sortants.**

#### ► Une concentration de l'activité économique

Tout d'abord, en tant que **première agglomération économique du département seine-et-marnais**, l'activité économique se cristallise dans la ville de Melun et ses environs directs. Les salariés viennent de toute l'agglomération pour y travailler, voire même de l'extérieur notamment depuis Savigny-le-Temple ou encore Vert-Saint-Denis.

#### ► Une concentration de la population

Melun et ses communes limitrophes, Dammarie-lès-Lys et Le Mée-sur-Seine, forment également le **foyer principal de population de l'agglomération**. En effet, les 5 plus grosses communes dont elles font parties concentrent à elles seules 8 habitants sur 10. C'est également **dans ces communes les plus denses que l'on retrouve la part de la population la plus jeune**. A Melun, c'est près de la moitié de la population qui a moins de 30

ans. Or, une structuration par âge d'un territoire a des conséquences sur les déplacements et sur les solutions de mobilité à apporter.

#### ► Une concentration des équipements publics

En tant que ville-préfecture, Melun polarise quasiment la totalité des équipements administratifs. On y retrouve également une offre d'équipements sportifs et culturels relativement développée, qui s'étend jusque dans les communes de Dammarie-lès-Lys et de Le Mée-sur-Seine.

### Des pôles secondaires en développement

Il existe néanmoins d'autres pôles générateurs de flux, à commencer par le **pôle urbain secondaire formé par les communes de Saint-Fargeau Ponthierry et, dans une moindre mesure, Pringy**. A l'Est de l'agglomération, le développement de cette entité participe largement de l'attractivité de l'agglomération et constitue un pôle résidentiel en plein essor au contact de l'Essonne et grâce à sa proximité immédiate avec l'A6.

L'agglomération melunaise est également marquée par une **forte activité économique au travers de deux pôles majeurs** : le parc d'activités de Vaux-le-Pénit et surtout le pôle aéronautique de Paris-Villaroche, qui attirent de très nombreux employés chaque jour. Ce dernier, situé principalement sur la commune de Montereau-sur-le-Jard, ne cesse de se développer et a pour ambition de s'imposer comme un pôle majeur des activités aéronautiques et technologiques en Ile-de-France. L'aérodrome n'est aujourd'hui pas directement relié au réseau de TC de l'agglomération. Une offre de mobilité nouvelle et exemplaire devra accompagner son développement.

Les franges de l'agglomération Melun Val de Seine, essentiellement rurales et faiblement peuplées, sont caractérisées par une augmentation de l'attractivité résidentielle autour des centres-bourgs. Une population essentiellement composée de personnes âgées qui implique, en termes de mobilité, de faire des choix différents que pour le cœur de l'agglomération.

Melun Val de Seine n'est pas non plus dénuée d'une certaine **attractivité touristique** puisque le château de Vaux-le-Vicomte, à Maincy, attire de nombreux visiteurs chaque année. A ce titre, l'aménagement de l'eurovéloroute n°3 mais également d'itinéraires cyclables sécurisés pour desservir le château constitue une opportunité pour contribuer au développement de l'activité touristique.

### Une offre de mobilité ne parvenant pas à pallier le recours au véhicule particulier

#### ► Un taux de motorisation élevé

L'agglomération melunaise est marquée par un **fort taux de motorisation**. C'est 84% de la population qui dispose d'une voiture particulière. Ce taux, bien qu'élevé, est légèrement plus faible que celui de la grande couronne de 87%.

Cette moyenne masque toutefois de fortes disparités communales et intra-communales puisque tous les ménages ne sont pas égaux face à la dépendance de la voiture. La polarité urbaine organisée autour de Melun a une structure suffisamment mixte et une offre importante en transport en commun qui permet de n'être équipée que d'un (voire d'aucun) véhicule. En revanche, pour les communes éloignées du cœur de l'agglomération, les déplacements quotidiens sont plus contraints par les distances et la plus faible densité d'offre de transports collectifs.

Cet important recours à la voiture n'est pas sans poser problèmes. Coupée en deux par la Seine, le **cœur de l'agglomération souffre en effet d'une congestion récurrente** aux traversées de fleuves, notamment aux entrées de villes. Des solutions sont à l'étude pour fluidifier le trafic : des propositions d'aménagements routiers (création de franchissements de la Seine) et la mise en place d'offres de mobilités, qui constituent des alternatives crédibles à la voiture.

#### ► Une offre de TC relativement dense

Concernant l'offre de transports en commun, les 2 lignes ferrées et les 7 gares, irriguées par un réseau de bus de 15 lignes et par plusieurs lignes interurbaines, assurent une desserte du territoire.

Les espaces les plus peuplés bénéficient tous d'un accès aux transports en commun. Plusieurs secteurs actuellement non desservis bénéficieront, à très court terme, d'une desserte, dont le pôle commercial de Villiers-en-Bière. Le réseau Melibus assure, quant à lui, la desserte des établissements scolaires de l'agglomération.

### ***Un besoin de mobilité à anticiper***

La communauté d'agglomération melunaise devra **accompagner son développement économique et social par le développement d'une offre de mobilité cohérente**. Au cœur de l'agglomération, les enjeux sont multiples :

- » Le fort taux de motorisation ouvre une brèche au développement des mobilités douces
- » Le développement des polarités résidentielles autour des centres-bourgs des communes rurales doit être accompagné d'une politique d'utilisation de la voiture plus raisonnée (co-voiturage, autopartage)
- » Le développement de polarités économiques majeures au cœur de l'agglomération (pôle de santé Beauregard) et en dehors (Paris-Villaroche) devra également être l'occasion de proposer de nouvelles offres de mobilités pour les nombreux salariés qui s'y rendront quotidiennement



## 2.10 Perspectives d'évolution du territoire et ses incidences sur la mobilité

### 2.10.1 Les projets d'aménagement

Dans la perspective de rehausser l'attractivité et l'image de la région Melunaise, l'agglomération a lancé récemment plusieurs grands projets d'aménagement :

#### ► Le Clos-Saint-Louis

Le projet du Clos-Saint-Louis présente un enjeu majeur du rééquilibrage Centre-Ouest de l'Île-de-France. Ce sont près de 130 ha de friches industrielles en bord de Seine qui vont être requalifiées pour la création du **second plus grand éco-quartier francilien**.

L'objectif est de créer une seconde centralité urbaine dans le prolongement de la ville de Dammarie-lès-Lys, en instaurant une mixité fonctionnelle, sociale, et générationnelle.

Le potentiel du fleuve doit également être remis au centre de l'attention, par le développement d'activités de tourisme fluvial et la création d'un port de plaisance.

Alors qu'une partie de la zone d'aménagement devra garder sa vocation industrielle, la majorité des parcelles seront reconverties en zones d'habitation et d'activités tertiaires.

#### ► La ZAC de la Plaine de Montaigu

Relancé en février 2017 après deux ans d'interruption, ce second **projet d'éco-quartier** situé sur le plateau Nord de Melun, en limite de la commune de Voisenon, a vocation à produire 2 714 logements (dont 180 logements sociaux), sur 64 ha.

Parallèlement, ce sont plus de 7 900 m<sup>2</sup> d'équipements qui y sont prévus, englobant un groupe scolaire de 20 classes, une crèche de 60 berceaux et une salle polyvalente. A cela seront ajoutés 11 000 m<sup>2</sup> dédiés aux bureaux et aux commerces, une plaine des sports de 16 400 m<sup>2</sup> et plusieurs hectares d'espaces verts.

Le projet va figurer parmi les **premiers quartiers compatibles « Territoires à énergie positive »** et fait également partie du projet global « Oxygène » lancé par la ville en 2009, qui a pour but d'apporter d'ici 2020 une refonte générale des plateaux Nord de Melun.

#### ► Le quartier centre-gare

Au cœur de la ville de Melun, c'est la gare et ses alentours qui font l'objet d'un vaste projet d'aménagement. Projet qui combine la réalisation d'un **Pôle d'Echange Multimodal (PEM)** et la création d'un **pôle d'affaires**.

D'une part, les correspondances entre les différents modes (train/RER/bus/modes actifs) seront facilitées et d'autre part, sera mise en place une offre tertiaire accueillant des entreprises innovantes.

#### ► La Butte Beauregard

L'actuel Centre Hospitalier Marc Jacquet, accompagné par les cliniques des Fontaines et de Saint-Jean-Ermitage, a fait le choix de délocaliser ses différentes antennes sur un même site : la Butte Beauregard. Situé sur les plateaux Nord de Melun, cet ensemble constituera le **deuxième pôle de santé francilien**.

La vocation du Pôle Santé est d'être le moteur du « Groupement Hospitalier du Territoire Sud Seine-et-Marne », grâce à un renforcement du service public hospitalier et une meilleure accessibilité à tous aux soins.

#### ► Les modes actifs au premier plan

Chacun des deux projets d'éco-quartiers envisage de multiplier la création de liaisons douces. Il s'agira d'**optimiser le partage de la voie** entre cyclistes, piétons, automobilistes et bus.

Le **franchissement de la Seine et des voies ferrées** devra également être amélioré, pour permettre un accès plus facile au centre-ville de Melun et à la gare, aujourd'hui compliqué.

En complément, il est prévu de créer des **zones de circulation apaisée**, des **zones de rencontre** ainsi qu'un **service d'auto partage** et des **aires de covoiturage**. L'offre de stationnement cyclable sera également renforcée.

Afin de faire adhérer les Melunais à ces nouvelles mesures, il est programmé la mise en place d'un guichet informations tous modes, d'une maison du vélo, d'un bureau de conseil en mobilité et d'une plateforme de mise en relation des covoitureurs.

#### ► L'arrivée du TZen comme lien structurant

C'est l'arrivée de la **seconde ligne du TZen**, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), qui achèvera de relier ces futurs quartiers au cœur de l'agglomération. Partant de Lieusaint jusqu'à la gare de Melun, il desservira la zone des Hauts de Melun, et notamment le quartier de la Plaine de Montaigu et la Butte Beauregard.



STIF, 2016

### 2.10.2 La multiplication des projets d'aménagement résidentiels

En parallèle de ces gros projets d'aménagement, les petites communes de l'agglomération se développent elles aussi. Celles situées dans le prolongement direct du cœur de l'agglomération voient naître de nombreux projets d'aménagements résidentiels (Maincy, Boissettes, Livry-sur-Seine).



### **3 LES ORIENTATIONS DU PLD DE LA CAMVS**





*Note : les actions sont en cours d'élaboration et ne feront l'objet d'une validation qu'en novembre ou décembre 2017. Ainsi, le dossier d'examen « au cas par cas » évalue les impacts potentiels du PLD de l'agglomération Melun Val de Seine à partir des orientations d'ores et déjà identifiées (orientations avec lesquelles les actions seront en cohérence).*

Les orientations proposées ci-après tachent d'être transversales et de privilégier l'expression des besoins de déplacements à satisfaire plutôt que le mode de transport à développer. Les différentes actions qui seront proposées ultérieurement pourront concourir à plusieurs de ces orientations.

- Orientation n°1 : Mieux intégrer l'agglomération dans les échanges franciliens
- Orientation n°2 : Garantir l'accessibilité au centre-agglomération
- Orientation n°3 : Accompagner le développement urbain et économique de l'agglomération
- Orientation n°4 : Mailler l'ensemble du territoire par des services et infrastructures de mobilité appropriés
- Orientation n°5 : Favoriser la mobilité des personnes à besoins spécifiques
- Orientation n°6 : Promouvoir une mobilité favorable à l'amélioration de la santé et du cadre de vie

ORIENTATIONS	ACTIONS POUVANT ÊTRE INSCRITES AU PLD / AXES D'AMÉLIORATION
<b>O1 - Mieux intégrer l'agglomération dans les échanges franciliens</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Poursuivre la mise en œuvre d'un grand pôle multimodal à la gare de Melun, à la hauteur des enjeux considérables représentés par le développement de l'intermodalité (avec l'arrivée du TZen, la poursuite du développement du réseau Melibus et du Seine-et-Marne Express, l'urbanisation du Clos-Saint-Louis tout proche, la résolution des problèmes liés au stationnement des rabatants, etc....)</li> <li>➤ Poursuivre la mise en œuvre DU schéma directeur du RER D : fiabiliser la ligne, renforcer l'infrastructure, améliorer l'information voyageurs, l'accessibilité</li> <li>➤ Réduire les temps de parcours vers Paris du RER D en créant des semi-directs sur le RER D</li> <li>➤ Expérimenter la mise en place de trains traversant en provenance de Montereau par Livry-sur-Seine</li> <li>➤ Améliorer les échanges entre le réseau magistral (A5, RN105) et le réseau structurant au Sud de l'agglomération (nouveau pont prévu par le Contrat d'Intérêt National)</li> <li>➤ Favoriser l'émergence d'un espace logistique urbain au Tertre de Cherisy</li> </ul>
<b>O2 - Garantir l'accessibilité au centre-agglomération</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter l'attractivité et la performance des transports collectifs</li> <li>➤ Promouvoir un autre mode de partage de la rue en hypercentre <ul style="list-style-type: none"> <li>* Promouvoir un mode de partage de la rue mettant davantage en avant le concept de mixité et visant à réduire la vitesse des véhicules lorsque cela est nécessaire</li> <li>* Réglementer et réaliser des travaux de réaménagement des espaces publics visant à déspecialiser plus ou moins fortement les fonctions</li> <li>* Envisager, sur certains secteurs ou certains axes, des infrastructures en faveur des deux-roues ou des piétons</li> </ul> </li> <li>➤ Amplifier une politique de stationnement défavorable à l'autosolisme et à la longue durée</li> </ul>
<b>O3 - Accompagner le développement urbain et économique de l'agglomération</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Concevoir les nouveaux quartiers autour des nouvelles mobilités <ul style="list-style-type: none"> <li>* Organiser l'urbanisation autour d'un axe fort de transport en commun, procurant plusieurs destinations possibles</li> <li>* Organiser le réseau viaire autour de la primauté des piétons et des vélos, sans pour autant générer d'effets pervers en matière de circulation automobile</li> <li>* Réfléchir à une politique de stationnement qui ne soit pas seulement quantitative mais qualitative, anticipant notamment l'inévitable déficit de stationnement lié à la présence d'opérations d'habitat social par des formes urbaines appropriées</li> <li>* Faire des parkings mutualisés de véritables centres de services de la mobilité, proposant un bouquet de services aux habitants (stationnement sécurisé des deux roues, prêt ou location et réparation de vélos, distributeurs de titres de transport, bornes interactives d'orientation, voire services de conciergerie)</li> </ul> </li> <li>➤ Faire évoluer le réseau Melibus pour desservir les nouveaux quartiers</li> <li>➤ Desservir la zone d'activités de Villaroche <ul style="list-style-type: none"> <li>* Proposer une offre plus particulièrement dédiée aux personnes ayant des problèmes temporaires de mobilité (stagiaires, personnes provisoirement sans voiture et/ou handicapées)</li> <li>* Le cas échéant recourir aux possibilités du transport à la demande</li> </ul> </li> <li>➤ Coordonner et harmoniser les normes de stationnement pour les opérations neuves dans les PLU</li> </ul>

## ORIENTATIONS

## ACTIONS POUVANT ÊTRE INSCRITES AU PLD / AXES D'AMÉLIORATION

### O4 - Mailler l'ensemble du territoire par des services et infrastructures de mobilité appropriés

- Mettre en œuvre les principes d'un schéma de voirie hiérarchisé
- Utiliser les futurs franchissements de la Seine et les futurs axes de contournement comme des « accélérateurs de maillage »
- Développer une offre de transports publics basée sur une diversité de propositions
  - \* Développer des produits tels que le covoiturage, l'auto-stop organisé, le partage de véhicules
  - \* Développer des parcs relais en entrée de ville sur les lignes principales du réseau Melibus
- Poursuivre le développement du réseau cyclable intercommunal

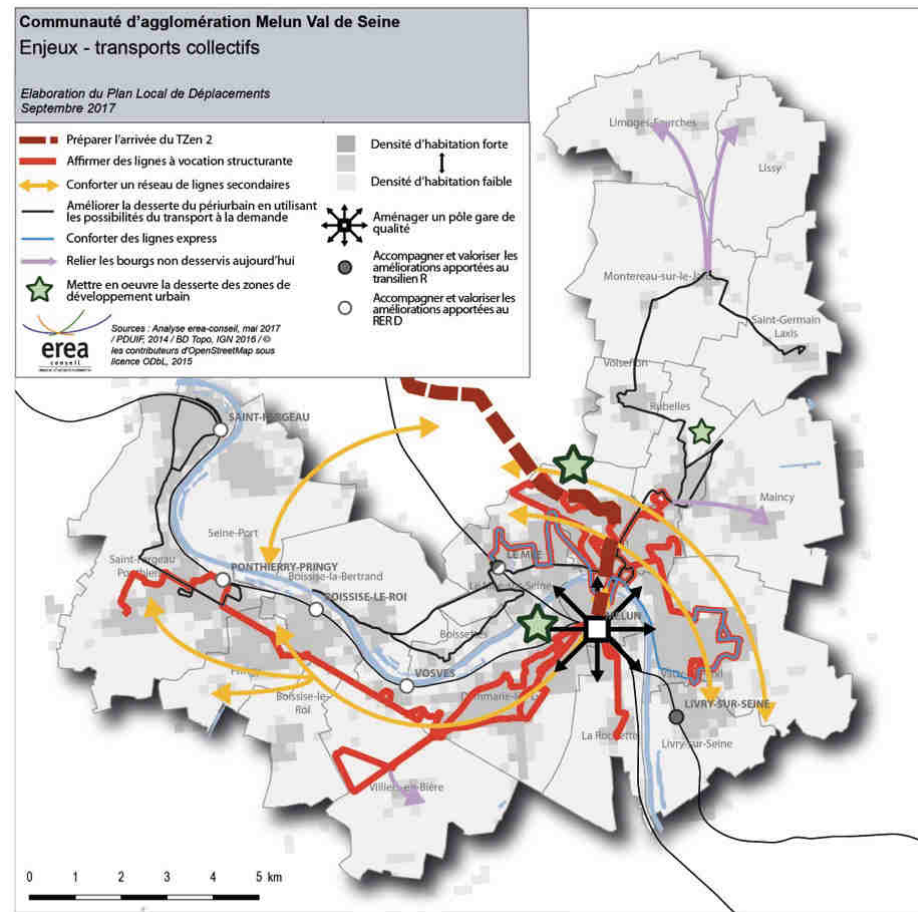
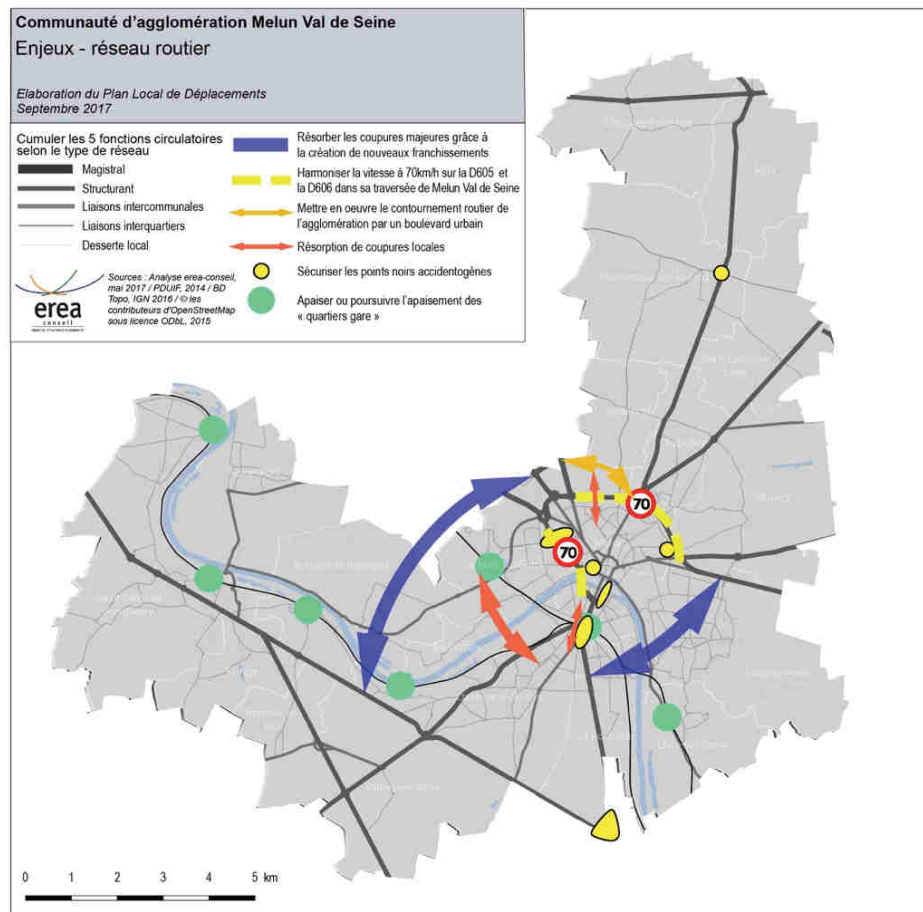
### O5 - Favoriser la mobilité des personnes à besoins spécifiques

- Desservir le territoire en transports collectifs et en particulier : les zones d'emploi (parcs d'activités, établissements en horaires décalés), certains générateurs de déplacements (foyers d'accueil de nuit, établissements délivrant des repas...), les communes de 2<sup>ème</sup> couronne de l'agglomération, les futures zones de développement urbain
- Rendre accessible d'autres modes de déplacements : les mobilités actives (vélo et vélo à assistance électrique), l'amélioration de la perméabilité du territoire pour les piétons (traversées d'axes, liaisons entre les quartiers), le covoiturage, l'autopartage, mais aussi l'accès au permis de conduire voire à un véhicule motorisé
- Adapter les services à la prise en charge des personnes âgées
- Poursuivre les actions engagées en faveur de l'accessibilité du réseau de transports collectifs, de la voirie et des établissements recevant du public : travaux de voirie, véhicules adaptés, personnel formé en vue d'une mobilité plus facile et plus confortable
- Rendre accessible l'information et la préparation au voyage, afin de pallier les difficultés des personnes handicapées sensorielles (malvoyantes, malentendantes...) et des personnes en insertion sociale : illettrisme, compréhension des dispositifs d'aide
- Conseiller la mobilité pour accompagner les plus démunis
- Améliorer la lisibilité des dispositifs d'aide
- Réaliser des plans de déplacements entreprises / administrations tenant compte des contraintes des travailleurs à besoins spécifiques
- La tarification des services pour les personnes à besoins spécifiques

### O6 - Promouvoir une mobilité favorable à l'amélioration de la santé et du cadre de vie



- Développer l'écomobilité et la mobilité collaborative
  - \* Prioriser la résorption des points noirs accidentogènes, pour tous les modes, avec une attention particulière pour les deux-roues à moteur
  - \* Poursuivre le déploiement d'Installations de Recharge des Véhicules Electriques, dans la continuité de la politique volontariste en œuvre actuellement
  - \* Améliorer l'environnement autour de la marche à pied et du vélo : jalonnement cyclable et piétonnier, promotion de la promenade et de la randonnée urbaines, animation des parcours par le déploiement de totems, repères et signaux, ou par du mobilier urbain favorisant le repos
  - \* Aider au développement des services autour du vélo : réparations, locations, promotion du vélo électrique, stationnement au domicile, dans les équipements ou dans la rue
  - \* Favoriser le déploiement de services privés d'autopartage (Clem, ...) et de covoiturage (IDVroom, Covoiturage77, ...) en mettant à disposition les infrastructures nécessaires, sur voirie et dans les parkings publics, et en intégrant ces offres dans le bouquet de mobilité proposé aux habitants et aux entreprises
- Informer, sensibiliser et conseiller
  - \* Dans la continuité du PDIE de la ZA de Vaux le Pénil, participer activement à la réalisation et à la mise en œuvre de PDE et PDA
  - \* Inciter à la réalisation de PDES, et proposer des aides matérielles à leur mise en œuvre et leur pérennisation
  - \* Développer le conseil en mobilité : rendre accessible une information et des conseils personnalisés pour optimiser les déplacements des personnes et des entreprises
  - \* Développer l'information sur la pollution de l'air le long des principaux axes de transport
  - \* Définir un plan de communication proactif et largement axé sur l'évolution des comportements de mobilité (éventail des possibles ; impacts positifs sur la santé, la sécurité routière ; le coût de la mobilité ; etc.), sur la base d'une programmation définie sur plusieurs années

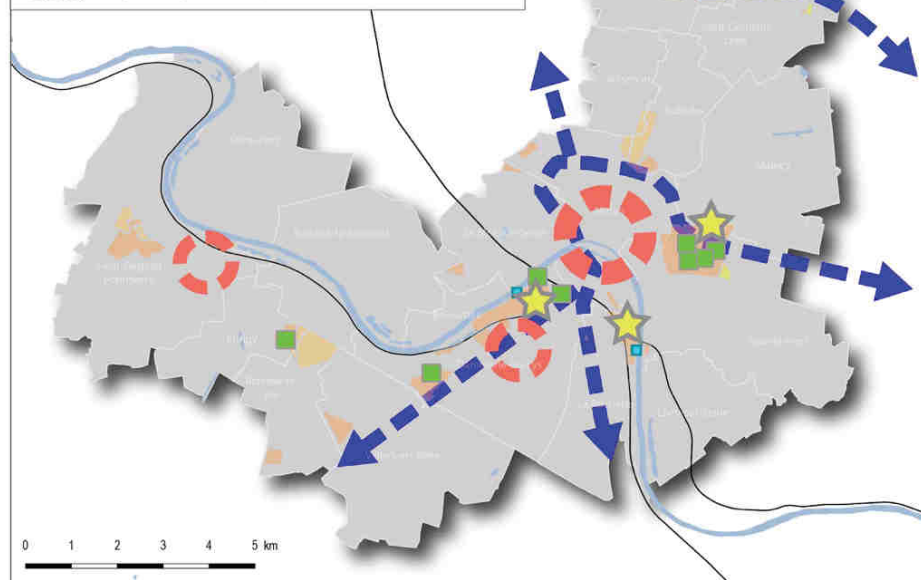
Les orientations énoncées ci-avant n'ont pas prétention à balayer de façon exhaustive le champ des possibles, mais à structurer un projet politique qui sera développé sur ces bases lors de l'élaboration des propositions. Dès ce stade, il est possible, en croisant les cartes thématiques d'enjeux « mobilité » avec les orientations présentées ci-avant, de proposer une première transcription spatiale des orientations, en les réordonnant sous l'angle modal. Ces cartes sont présentées sans autres commentaires à ce stade, elles sont destinées à poser les termes du débat et aider à la formulation du projet politique.



## Communauté d'agglomération Melun Val de Seine Enjeux - transport de marchandises



Elaboration du Plan Local de Déplacements  
Septembre 2017

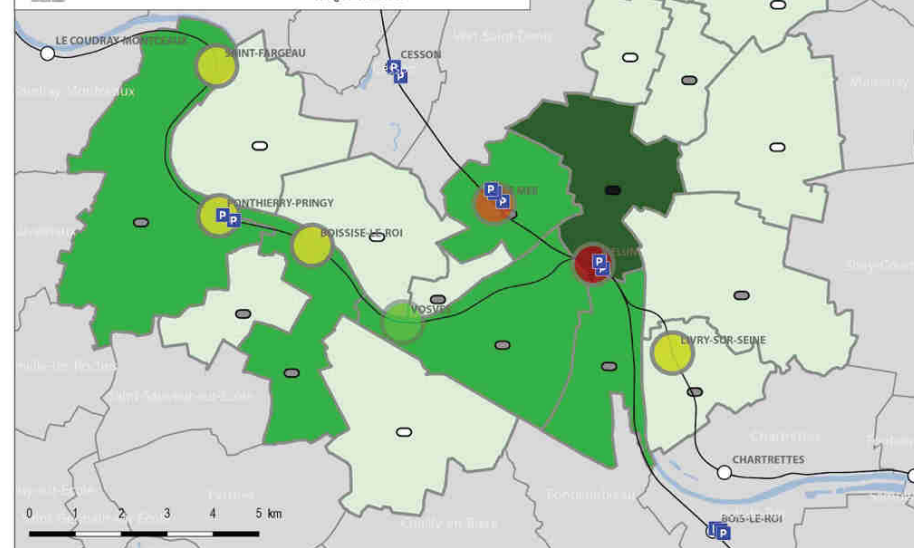
-  Limiter les nuisances générées par le fret urbain et organiser la circulation des véhicules à gros gabarit dans les centres villes et centres bourgs
  -  Privilégier le développement des ZAE situées à proximité des réseaux fer, fluvial ou routier structurant
  -  Zones d'activités économiques
  -  Favoriser, mettre en réseau et développer les plates-formes logistiques urbaines existantes
  -  Connecter les activités logistiques aux réseaux routiers structurants
- Sources : Analyse eria-conseil, mai 2017 / exploitation BOD eria, mars 2017 / PDLUF, 2014 / BD Topo, IGN 2016 / © les contributeurs d'OpenStreetMap sous licence ODL, 2015



## Communauté d'agglomération Melun Val de Seine Enjeux - stationnement

Elaboration du Plan Local de Déplacements  
Septembre 2017

- Type de réglementation existante**
-  Stationnement payant à durée limitée sur au moins une zone de la commune
  -  Stationnement gratuit à durée limitée sur au moins une zone de la commune
  -  Stationnement gratuit sans limitation de durée
- Réglementer l'offre de stationnement en centre-ville et en centre-bourg**
-  Secteur commercial : stationnement payant rotatif ou mixte visiteurs / résidents (secteur commercial)
  -  Secteur mixte : réglementation visant à favoriser le stationnement des résidents par rapport à celui des actifs
  -  Secteur commercial : réglementation rotative ou mixte résidents/visiteurs
  -  Secteur mixte : selon conflits d'usages existants
  -  Déployer une réglementation locale selon le contexte d'usages existants
- Organiser le stationnement autour des gares**
-  Renforcer les plans de stationnements pour orienter les usagers vers les parcs relais
  -  Adapter les réglementations existantes pour concilier les différents usages (rabitants, résidents)
  -  Adapter les réglementations existantes pour préserver une offre de stationnement mixte
  -  Ordonnancer l'offre de stationnement existante
  -  Améliorer l'attractivité des parcs-relais et parcs d'intérêts régionaux aux abords des gares
  -  Adapter les normes de stationnement dans les espaces privés autour des gares en fonction des configurations locales
- Sources : communes de la CAMVS, 2017 / PDLUF, 2014 / © les contributeurs d'OpenStreetMap sous licence ODL, 2015





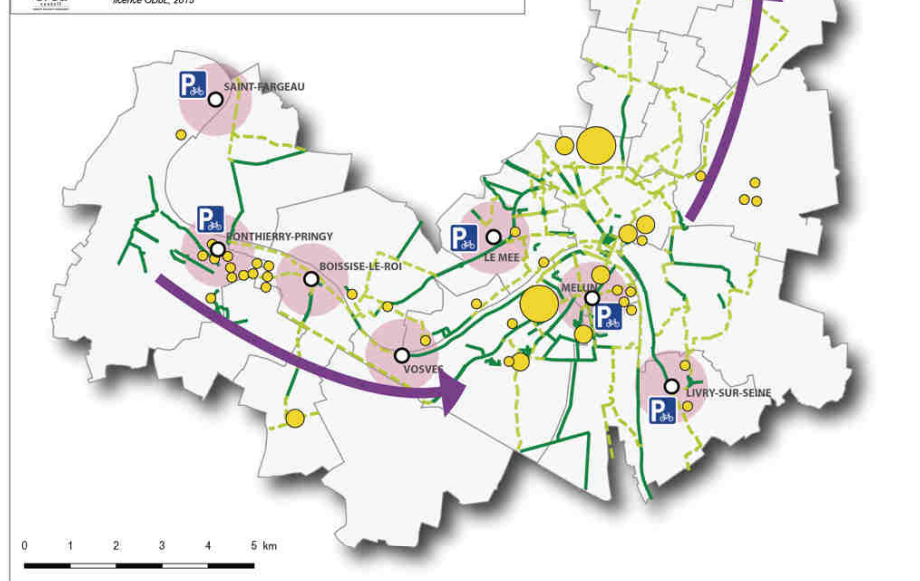
## Communauté d'agglomération Melun Val de Seine Enjeux - Modes actifs

Elaboration du Plan Local de Déplacements  
Septembre 2017

- Assurer la continuité des aménagements des itinéraires cyclables et piétons
- Jalonner les itinéraires structurants
- Itinéraires à aménager à moyen ou long terme
- Prévoir un espace dédié au stationnement vélo dans les constructions nouvelles
- Mettre en place des dispositifs de stationnement vélo sécurisés dans les pôles d'échanges
- Réserver 1 place de stationnement de véhicule particulier sur 50 pour le stationnement vélo dans un rayon de 800m autour des gares.



Sources : Analyse eresa-conseil, mai 2017 / PDUIF, 2014 / BD Topo, IGN 2016 / © les contributeurs d'OpenStreetMap sous licence ODbL, 2015



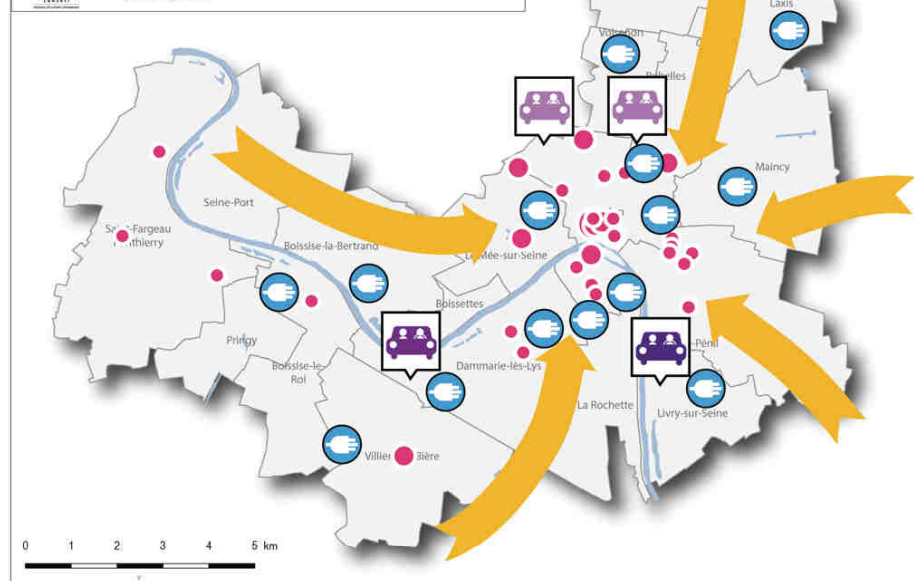
## Communauté d'agglomération Melun Val de Seine Enjeux - Ecomobilité

Elaboration du Plan Local de Déplacements  
Septembre 2017

- Péreniser les aires de covoiturage existantes
- Matérialiser les aires de covoiturage spontanées
- Créer de nouvelles aires de covoiturage
- Organiser les trajets auto-stop en lien avec la plateforme départementale
- Améliorer la communication sur les IRVE (Infrastructures de recharge pour véhicules électriques) existantes
- Accompagner les entreprises pour la mise en place de PDIE



Sources : Analyse eresa-conseil, mai 2017 / PDUIF, 2014 / BD Topo, IGN 2016 / © les contributeurs d'OpenStreetMap sous licence ODbL, 2015







## **4 LES 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 à la voiture dans son usage individuel. 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. Cependant, un classement du territoire en « zone sensible » pour la qualité de l'air (SRCAE).</p> <p>Des axes de déplacements identifiés pour leurs émissions (D605, D372, D605, D606, avenue de l'Europe et pénétrantes vers le centre de Melun).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre</li> <li>La réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques issus des circulations routières</li> <li>L'essor des mobilités douces et la complémentarité des modes de transports des personnes et des biens</li> <li>La maîtrise de l'énergie et l'économie des ressources fossiles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser les modes alternatifs à la voiture (modes actifs, transports en commun), mais aussi le covoiturage</li> <li>Limiter les vitesses de circulation (les émissions de polluants routiers à l'échappement étant directement dépendantes des vitesses de circulation)</li> <li>Limiter le trafic routier dans le cœur de l'agglomération (zone plus densément peuplée)</li> </ul>
Exposition au bruit	<p>Un environnement sonore représentatif d'un milieu urbain, marqué par le bruit routier (prépondérant de jour) et le bruit ferroviaire (plus présent en période nocturne).</p> <p>De nombreuses situations de dépassements potentiels des valeurs limites, notamment en période nocturne pour le bruit ferroviaire.</p> <p>Plusieurs établissements sensibles concernés par des risques de dépassement des valeurs limites.</p> <p>Un territoire relativement bien épargné par les bruits d'origine aérienne et industrielle.</p> <p>Des « Points Noirs Bruit » identifiés sur Melun et Saint-Fargeau Ponthierry.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduire les niveaux de bruit dans les zones urbaines, qui présentent des risques pour la santé humaine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduire le trafic automobile</li> <li>Limiter la place de la voiture individuelle dans la ville</li> <li>Développer les zones de circulation apaisée</li> <li>Réduire les vitesses de circulation</li> <li>Améliorer le revêtement des chaussées</li> <li>Mettre en place des mesures de limitation de la propagation du bruit (écran antibruit et isolation des façades)</li> </ul>
Emissions de GES et consommations d'énergie	<p>Un Bilan Carbone® de la CAMVS réalisé en 2013 dans le cadre de l'élaboration du PCAET, révélant : une vulnérabilité économique vis-à-vis des énergies fossiles, un déplacement de personnes en représentant environ 20% des émissions « Patrimoine et Compétences » (consommations des Mèlibus et Citalien).</p> <p>Quatre communes prédominent les émissions du territoire : Melun, Dammarie-lès-Lys, Vaux-le-Pénit et Le Mée-sur-Seine, qui représentent 85% des émissions de la CAMVS.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>Prise en compte des risques économiques et sociaux liés à la raréfaction des ressources pétrolières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une plus grande cohérence entre urbanisme et offre de transport alternatif à la voiture</li> <li>Développer l'offre de transports en commun</li> <li>Réduire le trafic</li> <li>Réduire les vitesses des véhicules motorisés</li> <li>Créer des aménagements pour les modes actifs</li> <li>Rationaliser l'usage de la voiture (autopartage, covoiturage, pratiques permettant de moins se déplacer,...)</li> <li>Favoriser le stationnement en ville des véhicules « décarbonés »</li> </ul>

THEMES	CONSTAT	ENJEUX	LEVIERS D'ACTION POSSIBLE DANS LE CADRE DU PLD
<b>Gestion de l'eau</b>	<p>Des masses d'eau et des eaux superficielles présentant une vulnérabilité aux nitrates.</p> <p>Un cours d'eau majeur traversant le territoire de la CAMVS : la Seine, ainsi que des affluents (l'Almont et l'Ecole principalement).</p> <p>Un territoire concerné par des zones de répartition des eaux au titre des aquifères Albien, Champigny et Beauce.</p> <p>Un classement en zone sensible aux pollutions et en zone vulnérable aux nitrates.</p> <p>Une Aire d'Alimentation de Captages (AAC) « Fosse de Melun ».</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>Respect des prescriptions au sein de l'AAC</li> <li>Réflexion quant au potentiel polluant des infrastructures de transport (lessivage des sols revêtus lors des épisodes pluvieux)</li> <li>Préservation des zones humides et de la biodiversité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retenir la thématique « eau » comme une des priorités dans les futurs aménagements</li> </ul>
<b>Risques majeurs</b>	<p>La CAMVS concernée par le PPRI de la Seine.</p> <p>Un risque d'inondation par remontée de nappe phréatique et par ruissellement pluvial.</p> <p>Un risque mouvement de terrain (effondrement, éboulement, argiles). Un PPRn « mouvements de terrain – tassements différentiels » prescrit le 11/07/01 sur Livry-sur-Seine, Melun, Rubelles, Saint-Fargeau Ponthierry, Seine-Port, Vaux-le-Pénil.</p> <p>Un risque « feu de forêt » dû à la présence de massifs boisés, résidus de la Forêt de Fontainebleau.</p> <p>1 établissement SEVESO « seuil bas » sur La Rochette (sans 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 Melun, Dammarie-les-Lys, Vaux-le-Pénil et Saint-Fargeau Ponthierry.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préservation des zones d'expansion des crues et des ouvrages de protection des zones urbaines, dans le cadre des aménagements liés au PLD</li> <li>Maîtrise des débits de rejet des eaux pluviales des nouveaux aménagements</li> <li>Amélioration de la prise en compte du risque d'inondation des infrastructures de transports</li> <li>Prise en compte du risque « mouvements de terrain » dans la réalisation d'aménagements</li> <li>Non aggravation de l'exposition des populations et des biens aux risques majeurs</li> <li>Adaptation de l'aménagement des infrastructures de transports, afin de diminuer l'impact sur le changement climatique</li> <li>Organisation du trafic, qualitativement et quantitativement, sur les axes importants concernés par le risque de transport de matières dangereuses</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prendre en compte les risques existants et limiter l'exposition des populations dans le cadre des nouveaux aménagements</li> </ul>
<b>Milieu naturel et biodiversité</b>	<p>La présence de zonages écologiques d'intérêt (sites Natura 2000 « Massif de Fontainebleau », Parc Naturel Régional du Gâtinais français, Réserve Naturelle Régionale « Bruyères de Sainte-Assise », Espaces Naturels Sensibles) et d'inventaires (ZNIEFF 1 &amp; 2).</p> <p>Une densité urbaine élevée. Des espaces forestiers et agricoles préservés au Nord et à l'Ouest du territoire.</p> <p>Un corridor de déplacement aquatique : la Seine 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"> <li>Les réservoirs de biodiversité, le continuum bleu et les corridors (comprenant les Natura 2000, PNR, RNR, ENS et ZNIEFF) 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</li> <li>Préservation des zones humides et de la biodiversité : devenir des eaux de ruissellement des voiries</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prendre en compte la biodiversité dans le cadre des divers aménagements : les espaces forestiers, les espaces ouverts agricoles, les milieux aquatiques et leurs berges. Les aménagements des berms routières sont également des milieux à considérer pour la circulation des espèces sauvages</li> </ul>

THEMES	CONSTAT	ENJEUX	LEVIERS D'ACTION POSSIBLE DANS LE CADRE DU PLD
<b>Paysages et patrimoine</b>	<p>Une sensibilité patrimoniale élevée, comme en témoignent les mesures de protections, nombreuses et variées, mises en place : une vingtaine de sites inscrits et classés, 3 sites patrimoniaux remarquables, 1 « périmètre délimité des abords », de nombreux monuments historiques classés et inscrits.</p> <p>4 types de paysages identifiés sur le territoire de la CAMVS : les vallées urbanisées, les vallées rurales, les plaines agricoles, les massifs boisés.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prise en compte des enjeux et prescriptions de l'Atlas des Paysages de Seine-et-Marne</li> <li>➤ Prise en compte des grandes orientations sur le cadre de vie du Rapport environnemental du PDU d'Ile de France</li> <li>➤ Valorisation du patrimoine bâti et paysager reconnu et protégé</li> <li>➤ Valorisation des paysages de proximité, avec une attention particulière sur les espaces naturels, ruraux et les franges urbaines</li> <li>➤ Préservation des paysages ruraux (contre le mitage et les ruptures induites par les grandes routes)</li> <li>➤ Amélioration de la qualité des espaces publics urbains</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser la traversée des paysages identitaires et remarquables par les itinéraires de déplacement</li> <li>➤ Signalisation et points de vue sur les paysages remarquables et le patrimoine protégé, depuis les axes de déplacement</li> <li>➤ Amélioration de la desserte, par les modes actifs et les transports collectifs, des espaces naturels et ruraux (notamment en limite urbaine) et du patrimoine</li> <li>➤ Redéfinition du partage de la voirie entre les modes</li> <li>➤ Résorption des coupures urbaines et création de continuités piétonnes/cyclistes sécurisées</li> <li>➤ Conception d'infrastructures de déplacements bien intégrées dans le paysage</li> <li>➤ Réduction des circulations motorisées à proximité du patrimoine bâti, pour réduire le noircissement des façades</li> </ul>

## 4.1 Qualité de l'air

### 4.1.1 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'Ile 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 ( $O_3$ ), le monoxyde d'azote ( $NO$ ), le dioxyde d'azote ( $NO_2$ ), le dioxyde de soufre ( $SO_2$ ), les particules en suspension de taille inférieure à 10 micromètres ( $PM_{10}$ ) ou le benzène ( $C_6H_6$ ). 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**.

**Deux stations de mesures** de la qualité de l'air sont implantées sur le territoire de la communauté d'agglomération : « RN6 MELUN » au Sud de la Seine (station trafic) et « MELUN » au Nord (station péri-urbaine).

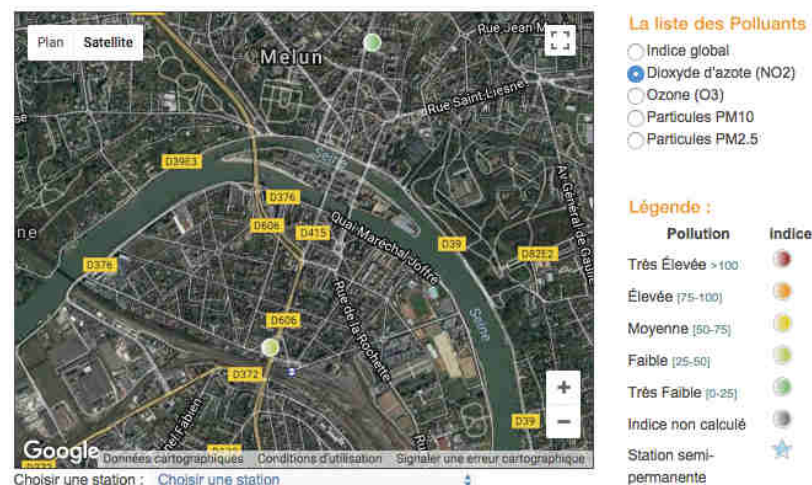
Si celles-ci ne peuvent être considérées comme représentatives de la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire de la CAMVS, elles constituent toutefois un indicateur pertinent, même s'il peut être considéré comme majorant pour les communes périphériques, plus rurales.

***Note :** ne disposant pas de données de synthèse de la qualité de l'air sur le territoire de la CAMVS, le choix a été fait de centrer notre analyse sur la qualité de l'air à Melun, commune-centre de l'agglomération, soumise aux plus fortes contraintes pour cette thématique et concentrant donc les émissions de polluants atmosphériques les plus importantes du territoire.*

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

	Dioxyde d'azote ( $NO_2$ )	Ozone ( $O_3$ )	Dioxyde de soufre ( $SO_2$ )	Particules ( $PM_{10}$ )
Niveau d'information et de recommandation	200 $\mu g/m^3$ (moyenne horaire)	180 $\mu g/m^3$ (moyenne horaire)	300 $\mu g/m^3$ (moyenne horaire)	50 $\mu g/m^3$  En moyenne calculé sur la période entre 0 et 24 heures.
Niveau d'alerte	400 $\mu g/m^3$ ou 200 $\mu g/m^3$ (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 $\mu g/m^3$ (moyenne horaire)  2e seuil : 300 $\mu g/m^3$ (dépassé pendant 3 heures consécutives)  3e seuil : 360 $\mu g/m^3$ (moyenne horaire)	500 $\mu g/m^3$ (dépassé pendant 3 heures consécutives)	80 $\mu g/m^3$  En moyenne calculé sur la période entre 0 et 24 heures.

Localisation des stations automatiques d'Airparif





## LES PRINCIPAUX POLLUANTS

Polluants	Origine	Impact sur l'Environnement	Impact sur la santé
<b>OXYDES D'AZOTE (NO<sub>x</sub>)</b> <small>(NO<sub>x</sub> = NO + NO<sub>2</sub>)</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 <sub>2</sub> ) qui est à 90% un polluant «secondaire».	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ rôle de précurseur dans la formation d'ozone dans la basse atmosphère,</li> <li>➔ contribuent aux pluies acides qui affectent les végétaux et les sols,</li> <li>➔ contribuent à la concentration de nitrates dans les sols.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ NO<sub>2</sub> : gaz irritant pour les bronches (augmente la fréquence et la gravité des crises chez les asthmatiques et favorise les infections pulmonaires infantiles),</li> <li>➤ NO non toxique pour l'homme aux concentrations environnementales.</li> </ul>
<b>HYDROCARBURES AROMATIQUES POLYCYCLIQUES (HAP) ET COMPOSÉS ORGANIQUES VOLATILS (COV)</b> 	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"> <li>➔ précurseurs dans la formation de l'ozone,</li> <li>➔ précurseurs d'autres sous-produits à caractère oxydant (PAN, acide nitrique, aldéhydes ...).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Effets divers selon les polluants dont irritations et diminution de la capacité respiratoire,</li> <li>➤ Considérés pour certains comme cancérogènes pour l'homme (benzène, benzo(a)pyrène),</li> <li>➤ Nuisances olfactives fréquentes.</li> </ul>
<b>OZONE (O<sub>3</sub>)</b> 	Polluant secondaire, produit dans l'atmosphère sous l'effet du rayonnement solaire par des réactions complexes entre certains polluants primaires (NO <sub>x</sub> , CO et COV) et principal indicateur de l'intensité de la pollution photochimique.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ 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),</li> <li>➔ nécroses sur les feuilles et les aiguilles d'arbres forestiers,</li> <li>➔ oxydation de matériaux (caoutchoucs, textiles, ...),</li> <li>➔ contribue à l'effet de serre.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Gaz irritant pour l'appareil respiratoire et les yeux,</li> <li>➤ Associé à une augmentation de la mortalité au moment des épisodes de pollution (Étude ERPURS/ORS Ile-de-France).</li> </ul>
<b>PARTICULES ou poussières en suspension (PM)</b> 	Combustions industrielles ou domestiques, transport routier diesel, origine naturelle (volcanisme, érosion ...). Classées en fonction de leur taille : ● <b>PM10</b> : particules de diamètre inférieur à 10 µm (retenues au niveau du nez et des voies aériennes supérieures) ● <b>PM2,5</b> : particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (pénètrent profondément dans l'appareil respiratoire jusqu'aux alvéoles pulmonaires)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ contribuent aux salissures des bâtiments et des monuments :              ● 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).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Irritation et altération de la fonction respiratoire chez les personnes sensibles,</li> <li>➤ Peuvent être combinées à des substances toxiques voire cancérogènes comme les métaux lourds et des hydrocarbures,</li> <li>➤ Associées à une augmentation de la mortalité pour causes respiratoires ou cardiovasculaires (ERPURS/ORS Ile-de-France).</li> </ul>
<b>DIOXYDE DE SOUFRE (SO<sub>2</sub>)</b> 	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"> <li>➔ contribue aux pluies acides qui affectent les végétaux et les sols,</li> <li>➔ dégrade la pierre (cristaux de gypse et croûtes noires de micro particules cimentées).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Irritation des muqueuses de la peau et des voies respiratoires supérieures (toux, gêne respiratoire, troubles asthmatiques).</li> </ul>
<b>MONOXYDE DE CARBONE (CO)</b> 	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"> <li>➔ participe aux mécanismes de formation de l'ozone,</li> <li>➔ se transforme en gaz carbonique CO<sub>2</sub>, et contribue ainsi à l'effet de serre.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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.</li> </ul>
<b>MÉTAUX LOURDS</b> 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"> <li>➔ contamination des sols et des aliments,</li> <li>➔ s'accumulent dans les organismes vivants dont ils perturbent l'équilibre biologique.</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ S'accumulent dans l'organisme, effets toxiques à plus ou moins long terme,</li> <li>➤ Affectent le système nerveux, les fonctions rénales hépatiques, respiratoires ...</li> </ul>
AUTRES SOURCES DE NUISANCES			
<b>POLLENS</b> 	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"> <li>➤ Allergie saisonnière au pollen des arbres, plantes, herbacées et graminées (pollinose ou rhume des foins) :              ● concerne 10 à 30% de la population,              ● les pollens les plus allergisants sont : bouleau, aulne, noisetier, platane, olivier, frêne, chêne, graminées, plantain, armoise, ambroisie ...</li> </ul>
<b>ODEURS</b> 	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"> <li>➤ Agréables ou désagréables (caractère subjectif),</li> <li>➤ Peuvent être une atteinte au bien-être,</li> <li>➤ Ne sont pas forcément liées au risque sanitaire,</li> <li>➤ Ne font pas partie des critères de toxicité.</li> </ul>

## 4.1.2 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 :

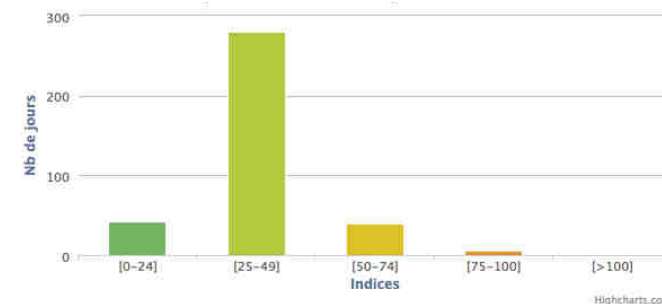


En 2016, sur Melun, la pollution de l'air peut être qualifiée de « faible » à « très faible » environ 88% de l'année et de « moyenne » environ 11% du temps, comme en témoignent les données ci-contre.

La qualité de l'air apparaît meilleure à Melun que la moyenne départementale de Seine-et-Marne, où la pollution apparaît « faible » 72% de l'année, « moyenne » environ 22% et « très élevée » 0,55%, soit 2 fois plus souvent que sur la commune principale de la CAMVS.

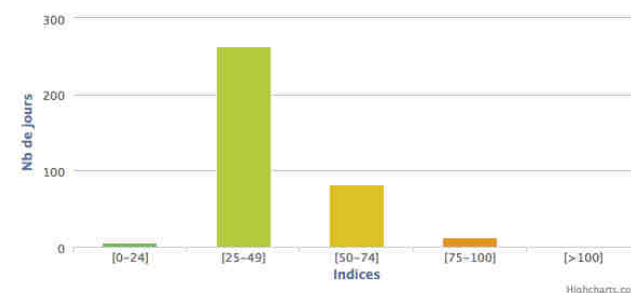
Indice Citeair	Nombre de jours	% du nombre de jours
[0-24]	42	11,48
[25-49]	280	76,5
[50-74]	39	10,66
[75-100]	5	1,37
[>100]	0	0

Historique de l'indice Citeair pour l'année 2016 sur la commune de Melun (source : Airparif)



Indice Citeair	Nombre de jours	% du nombre de jours
[0-24]	6	1,64
[25-49]	263	71,86
[50-74]	82	22,4
[75-100]	13	3,55
[>100]	2	0,55

Historique de l'indice Citeair pour l'année 2016 en Seine-et-Marne (source : Airparif)



### 4.1.3 Zones sensibles pour la qualité de l'air

Le Code de l'environnement prévoit que les orientations du Schéma Régional Climat Air Énergie (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.

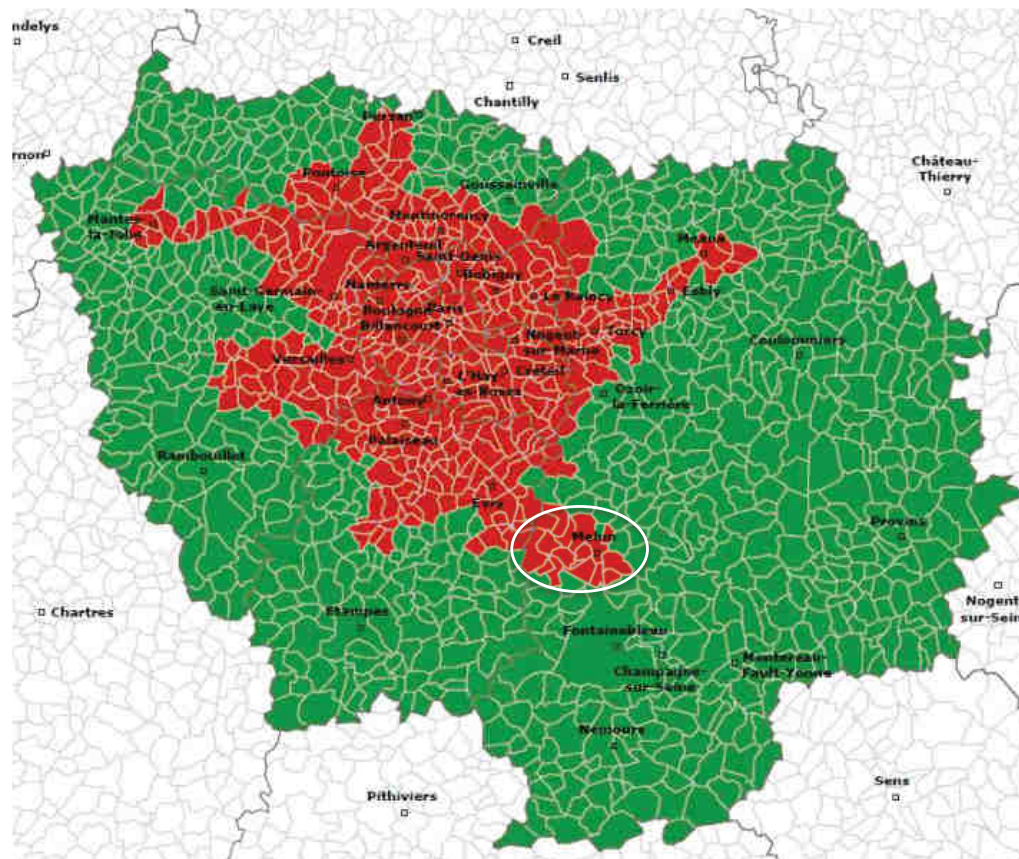
Cette zone se caractérise par des densités de populations élevées (ou la présence de zones naturelles protégées), et par des dépassements des valeurs limites concernant les particules  $PM_{10}$  et les oxydes d'azote.

La CAMVS fait partie de cette zone dite « sensible », en ce qui concerne les communes de : Rubelle, Melun, Le Mée-sur-Seine, Vaux-le-Pénil, Livry-sur-Seine, La Rochette, Dammarie-lès-Lys, Boissettes, Boissise-la-Bertrand, Boissise-le-Roi, Pringy, Seine-Port, Saint-Fargeau Ponthierry.

L'appartenance d'une partie du territoire intercommunal au « zonage sensible » défini dans le SRCAE renforce la **nécessité d'agir en faveur de la qualité de l'air**. Le projet de déplacement devra répondre aux enjeux suivants :

- La réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (objectif de réduction des GES à échéance 2020 (par rapport à 2008) de -25%)
- Le développement de la densification et de la mixité du tissu urbain
- L'essor des mobilités douces et la complémentarité des modes de transports des personnes et des biens
- La maîtrise de l'énergie et l'économie des ressources fossiles
- La production énergétique à partir de sources renouvelables
- Le développement des projets visant à améliorer la qualité de l'air (objectif de réduction pour les zones sensibles de 30% des particules et des oxydes d'azote)
- L'adaptation au changement climatique.

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



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



4.1.4 Mesures sur Melun

Station de mesures « MELUN »

La station de type péri-urbaine « MELUN » mesure le dioxyde d'azote et l'ozone. Elle est implantée au 62 avenue du Général de Gaulle, sur la commune de Melun.

*Note : les stations péri-urbaines sont installées en périphérie d'agglomération, dans des quartiers densément peuplés, éloignées de toutes sources principales de pollution. Elles permettent ainsi d'estimer la pollution de fond en milieu urbain/péri-urbain. Différents polluants peuvent être évalués : les PM<sub>10</sub>, les oxydes d'azote (NO et NO<sub>2</sub>), l'O<sub>3</sub> et le SO<sub>2</sub>.*

Le tableau suivant présente les concentrations moyennes mesurées en 2016 pour ces polluants (source : Airparif) :

	Moyenne annuelle NO <sub>2</sub> (µg/m <sub>3</sub> )	Moyenne annuelle O <sub>3</sub> (µg/m <sub>3</sub> )
Moyennes mesurées	20	41
Valeur limite annuelle	40	-
Objectif de qualité	30	120

Avec :

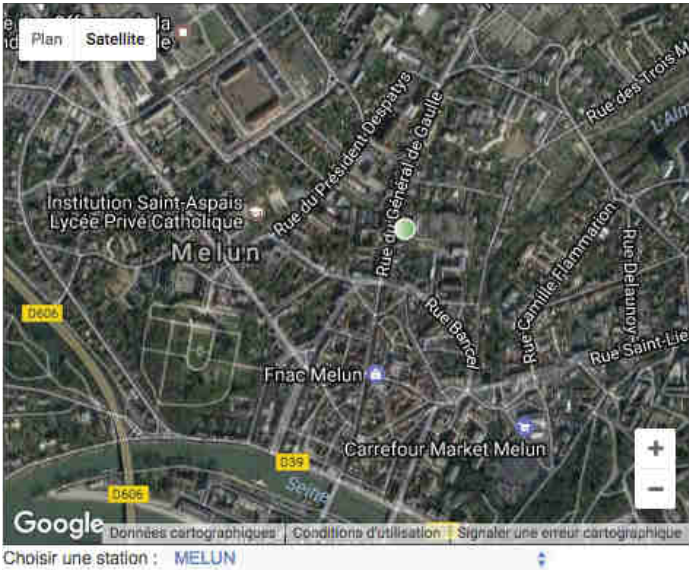
- Les valeurs limites : valeurs contraignantes à ne pas dépasser, définies par la réglementation européenne
- Les objectifs de qualité : définis par la réglementation française, qualité de l'air jugée acceptable ou satisfaisante

En moyenne, sur l'année 2016, sur cette station, les valeurs limite et les objectifs de qualité sont respectés pour l'ozone et le dioxyde d'azote.

Station de mesures « RN6 – MELUN »

La station trafic « RN6 - MELUN » mesure les oxydes d'azote et les particules. Elle est implantée au 60 avenue Thiers, à Melun.

En moyenne, en 2016, sur cette station, les valeurs limites et les objectifs de qualité sont respectés pour l'ozone (44 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle), pour les PM<sub>10</sub> (27 µg/m<sup>3</sup>) et pour les PM<sub>2,5</sub> (16 µg/m<sup>3</sup>).



Localisation de la station de mesures « MELUN » sur la CAMVS (source : Airparif)



Localisation de la station de mesures « RN6 - MELUN » sur la CAMVS (source : Airparif)

Concentrations annuelles

Les cartes présentées dans ce chapitre 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 (NO<sub>2</sub>) et en particules (PM<sub>10</sub>) pour l'année 2015**.

Sur le territoire de Melun, la superficie et le nombre d'habitants concernés par un dépassement des valeurs limites en dioxyde d'azote et en particules, soit 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle, apparaissent très faibles pour l'année 2015.

Note 1 : 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.

Sur Melun et ses communes limitrophes, les voies les plus émettrices de polluants sont notamment : la D605, la D372, la D605, la D606, l'avenue de l'Europe et les pénétrantes vers le centre de Melun.

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

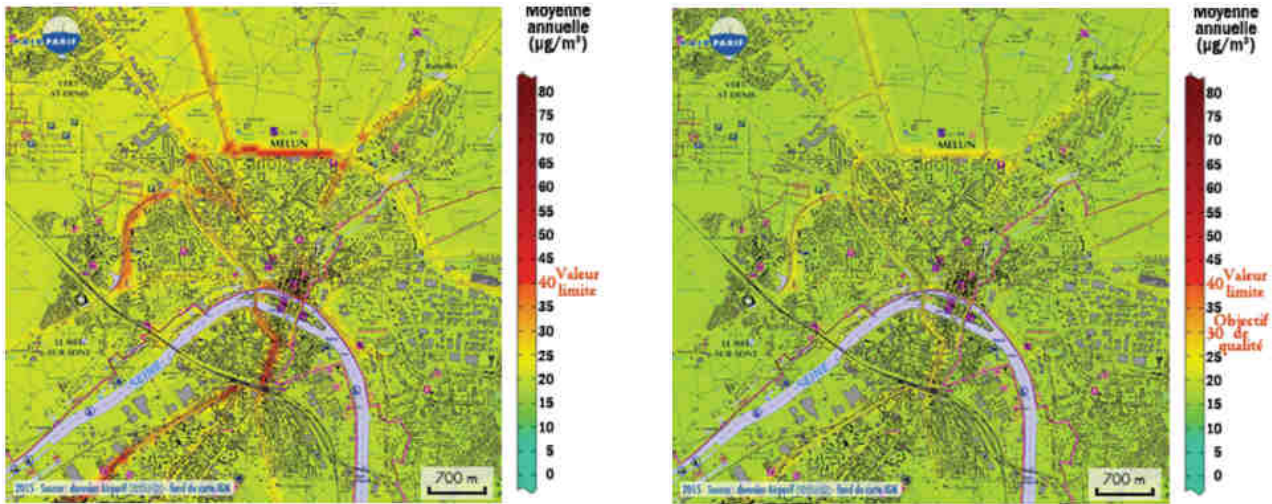
Le **trafic routier** est responsable de 55% des émissions d'oxydes d'azote de la région Ile-de-France. La responsabilité au sein du secteur routier est partagée entre véhicules particuliers et poids lourds.

De plus, il représente 25% des émissions de particules PM<sub>10</sub>. Sont plus particulièrement en cause les véhicules particuliers et utilitaires légers.

(Source : Evaluation environnementale du PDUIF)

PM <sub>10</sub> (en 2015)		Melun	Seine-et-Marne	Ile-de-France
35 jours supérieurs à 50 µg/m <sup>3</sup>	Nombre d'habitants affectés	< 500	< 1 000	300 000
	Superficie cumulée (km <sup>2</sup> )	< 1	4	40
	Longueur de voirie concernée (km)	2	30	590
40 µg/m <sup>3</sup> en moyenne annuelle	Nombre d'habitants affectés	Non significatif	Non significatif	Non significatif
	Superficie cumulée (km <sup>2</sup> )	Non significatif	Non significatif	Non significatif
	Longueur de voirie concernée (km)	Non significatif	Non significatif	Non significatif

NO <sub>2</sub> (en 2015)		Melun	Seine-et-Marne	Ile-de-France
40 µg/m <sup>3</sup> en moyenne annuelle	Nombre d'habitants affectés	< 500	< 1 000	1 557 000
	Superficie cumulée (km <sup>2</sup> )	< 1	2	91
	Longueur de voirie concernée (km)	1	36	1 070



Concentration annuelle en NO<sub>2</sub> (à gauche) et en PM<sub>10</sub> (à droite) sur Melun, en 2015 (source : Airparif)

### 4.1.5 Enjeux en lien avec les déplacements

- Réduire les émissions de polluants atmosphériques.
- Réduire l'exposition des populations aux polluants atmosphériques issus des circulations routières.
- L'essor des mobilités douces et la complémentarité des modes de transports des personnes et des biens.
- La maîtrise de l'énergie et l'économie des ressources fossiles.

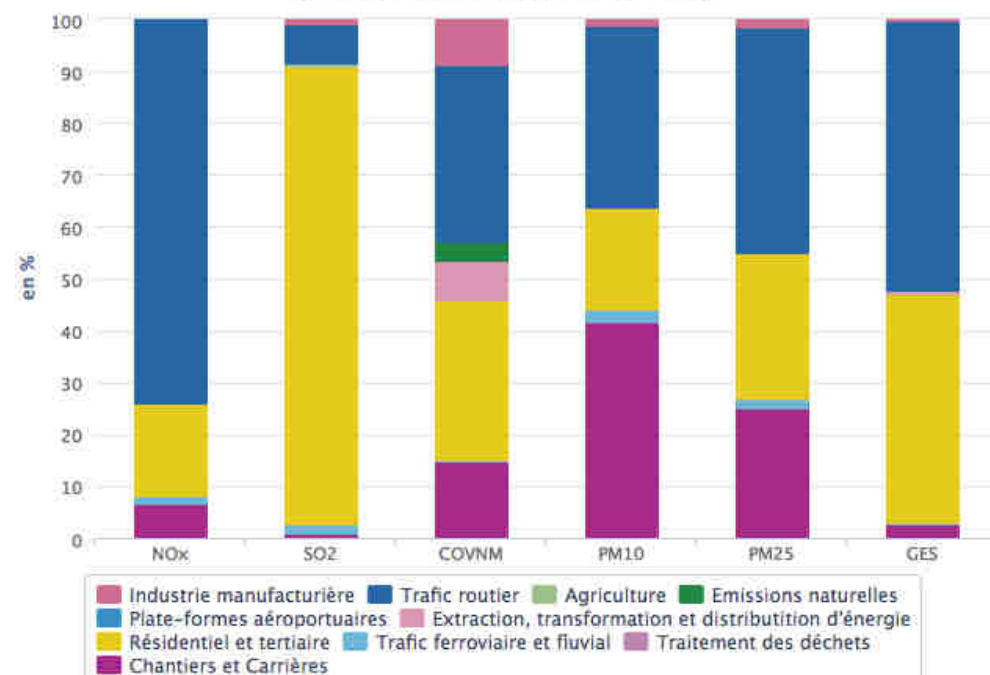
### 4.1.6 Leviers d'action possibles dans le cadre du PLD

- Favoriser les modes alternatifs à la voiture (modes actifs, transports en commun), le covoiturage, ou encore les motorisations permettant de réduire les émissions de polluants (hybride, électrique).
- 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).

Bilan des émissions annuelles pour la commune de Melun (estimations faites en 2014 pour l'année 2012)  
(source : Airparif)

Polluants :	NOx	SO2	COVNM	PM10	PM25	GES
Emissions totales :	334 t	5 t	188 t	52 t	34 t	114 kt

Contribution en % des différents secteurs d'activités aux émissions de polluants pour la commune de : Melun  
(estimations faites en 2014 pour l'année 2012)



Highcharts.com



## 4.2 Exposition au bruit

### 4.2.1 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, 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 CAMVS, 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** : A5, A6 et échangeurs.
- Réseau départemental** : D132, D142, D306, D346, D372, D408, D471, D605, D606, D607, D619.
- Réseau communal** : av. Georges Pompidou, av. du Général Patton, av. de Corbeil, rue St-Barthélémy, av. de Meaux, rue du Général de Gaulle, rue Jehan de Brie, rue Lavoisier, av. des Carmes, Blvd de l'Almont, Route de Nangis, rue St-Liesne, Blvd Gambetta, rue St-Aspais, rue Dajot, rue de Dammarie, rue des Frères Thibault.
- Réseau ferroviaire** : RER D, ligne R du Transilien.

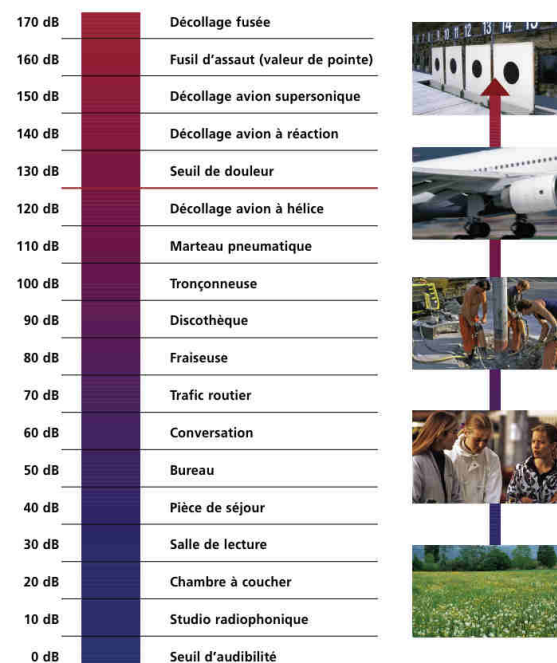
Niveau sonore de référence le jour : LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence la nuit : LAeq (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit, en mètres, de part et d'autre de l'infrastructure
$L > 81$	$L > 76$	1	300 m
$76 < L < 81$	$71 < L < 76$	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**

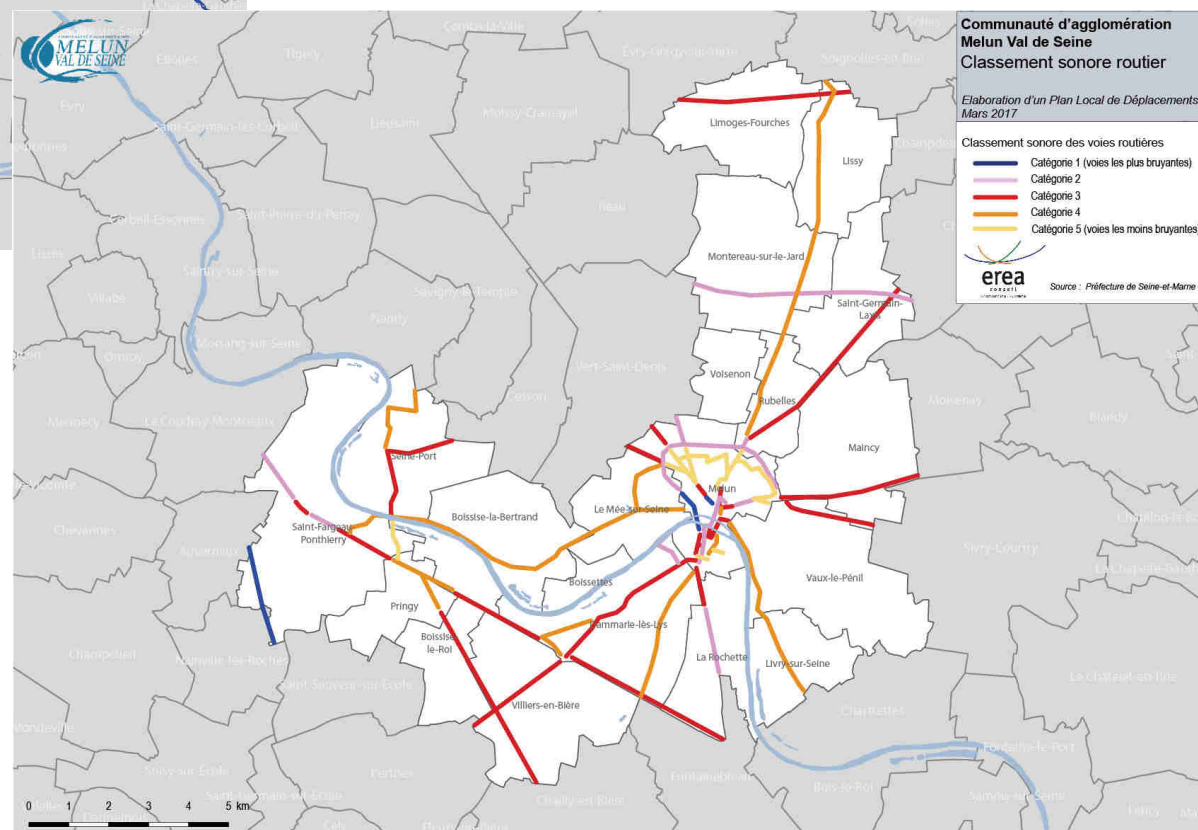
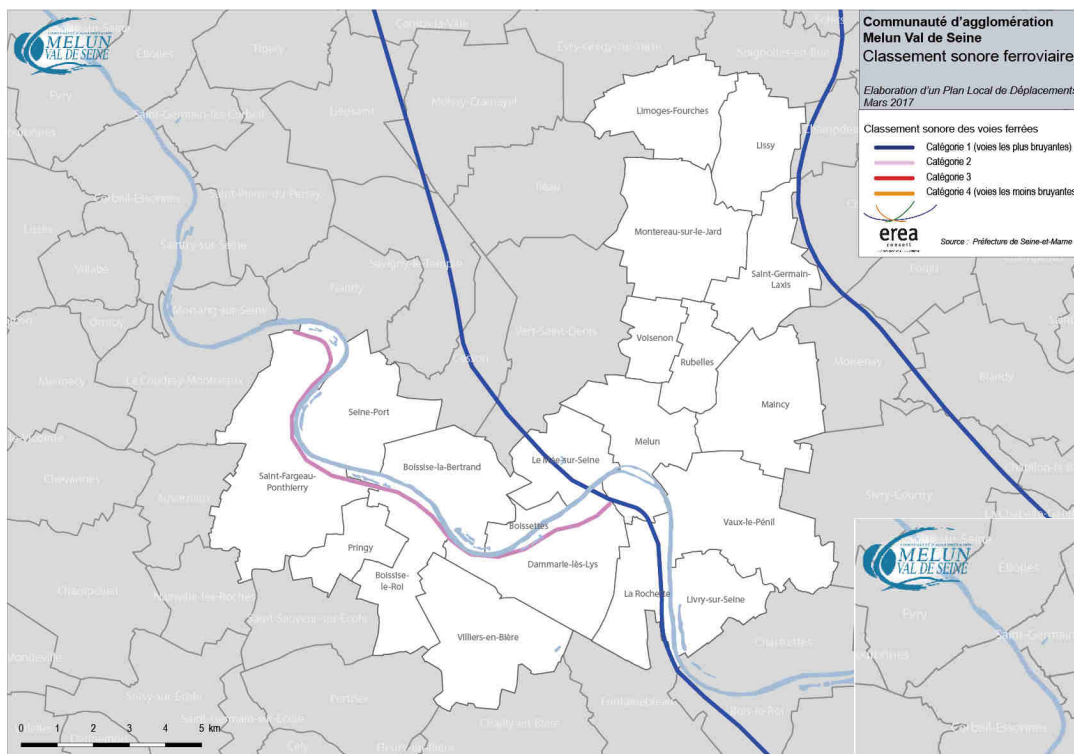
Note : le décibel A « dB(A) » est une unité de mesure du bruit. Sa variation n'est pas linéaire : un doublement du bruit ressenti correspond à une augmentation de 3 dB (A). Par exemple, 60 dB(A) + 60 dB(A) = 63 dB(A).

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)



## 4.2.2 Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

### PPBE des grandes infrastructures routières de l'Etat en Seine-et-Marne

Le PPBE de l'Etat en Seine-et-Marne a été élaboré par la Direction Départementale des Territoires, sous l'autorité du préfet de Seine-et-Marne. 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 DIRIF<sup>1</sup>, gestionnaires du réseau routier national non concédé et le CETE IF<sup>2</sup>)
- La DRIEE, Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie
- DR-IdF RFF, la Direction Régionale de SNCF Réseau (gestionnaire des voies ferrées)
- L'APRR<sup>3</sup> (Direction de l'exploitation)
- La SANEF, gestionnaire du réseau routier national concédé
- La DDT de Seine-et-Marne

Ce PPBE a été **approuvé en juin 2012**, par arrêté préfectoral.

Il identifie les Points Noirs du Bruit (PNB) des réseaux routiers nationaux et autoroutiers 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.).

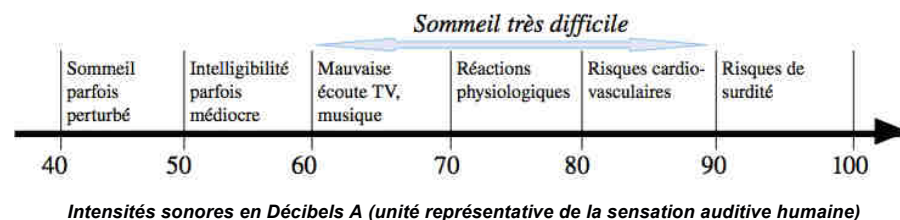
Les cartes de bruit ainsi produites sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'évaluer la population exposée.

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 CAMVS fait partie)



<sup>1</sup> DIRIF : Direction Interdépartementale des Routes d'Île-de-France.

<sup>2</sup> CETE IF : Centre d'Études Techniques de l'Équipement d'Île-de-France.

<sup>3</sup> APRR : Autoroutes paris-Rhin-Rhône.

## 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.

Sur le territoire de la CAMVS, les voies concernées sont :

### ■ Infrastructures routières :

- \* Les autoroutes : A5 et A6
- \* Les routes départementales : D305, D372, D376, D605, D606, D607

### ■ Infrastructures ferroviaires :

- \* La ligne ferroviaire 830000 « Paris-Montargis »

## Cartes de bruit

Ces cartes stratégiques du bruit en Seine-et-Marne sont de 3 types :

- Les **cartes « A »** : 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 »** : secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet (arrêtés de classement sonore des voies bruyantes)
- Les **cartes « C »** : zones concernant les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé où les valeurs limites sont dépassées

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

D'après les statistiques réalisées en juin 2017 par Bruitparif en collaboration avec la DTERdF du Cerema (Routier), la RATP et SNCF Réseau (Ferré), le nombre d'habitants et d'établissements sensibles impactés par les nuisances sonores a pu être évalué.

Estimation du nombre d'habitants impactés sur la CAMVS (indicateur Lden) :

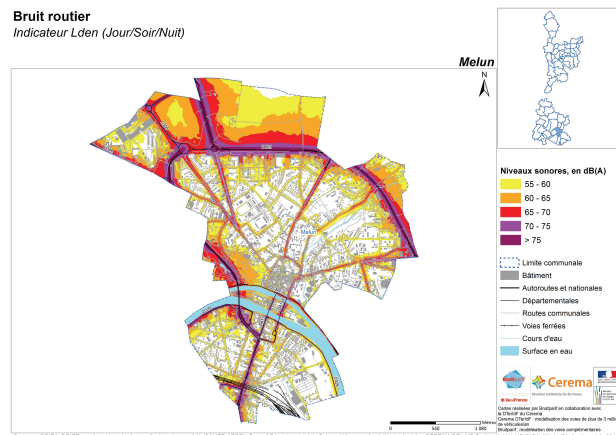
- Nuisances routières : 73 837
- Nuisances ferroviaires : 24 213

Estimation du nombre de bât. d'enseignement, de petite enfance, sanitaire et social impactés sur la CAMVS (indicateur Lden) :

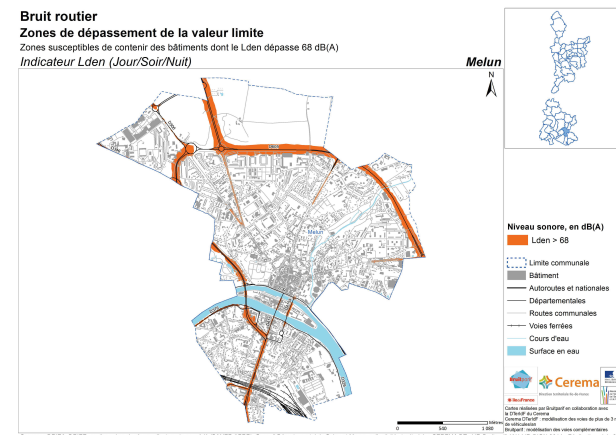
- Nuisances routières : 77
- Nuisances ferroviaires : 26

## Cartes de bruit stratégiques « ROUTES » (zoom par exemple sur Melun)

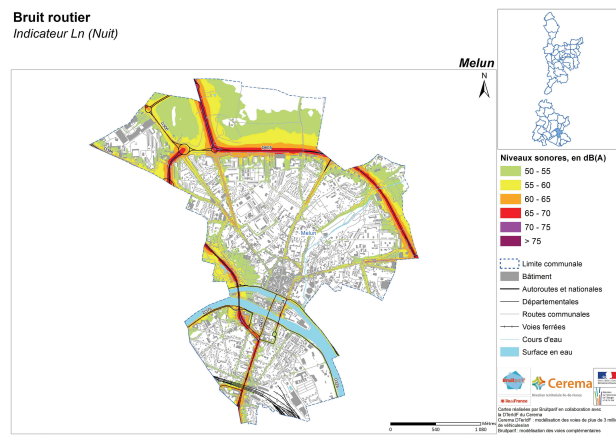
**Bruit routier**  
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



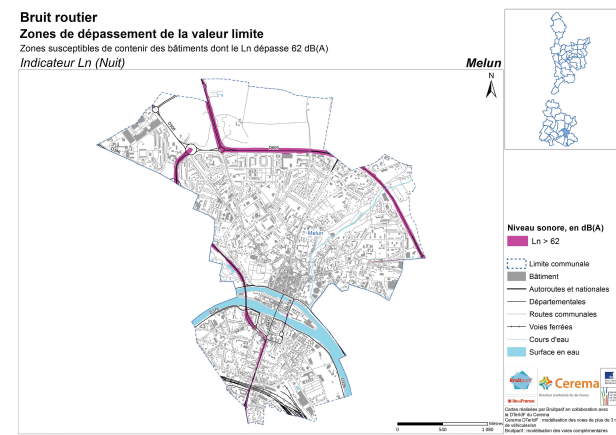
**Bruit routier**  
Zones de dépassement de la valeur limite  
Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden dépasse 68 dB(A)  
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



**Bruit routier**  
Indicateur Ln (Nuit)



**Bruit routier**  
Zones de dépassement de la valeur limite  
Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln dépasse 62 dB(A)  
Indicateur Ln (Nuit)





Estimation du nombre d'habitants impactés sur la CAMVS (indicateur Ln) :

- Nuisances routières : 34 410
- Nuisances ferroviaires : 23 203

Estimation du nombre de bât. d'enseignement, de petite enfance, sanitaire et social impactés sur la CAMVS (indicateur Ln) :

- Nuisances routières : 36
- Nuisances ferroviaires : 25

En conclusion, aux abords des grandes infrastructures routières, les cartes de bruit montrent que la population intercommunale impactée par un indice Lden supérieur à 55 dB(A) s'élève à près de 19% ; 12% de cette population résident dans des zones où l'indice Ln (nuit) est supérieur à 50 dB(A).

Pour le bruit des grandes infrastructures ferroviaires, près de 12% de la population est située dans des zones où l'indice Lden est supérieur à 55 dB(A) ; 9% de cette population se trouvent 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.**

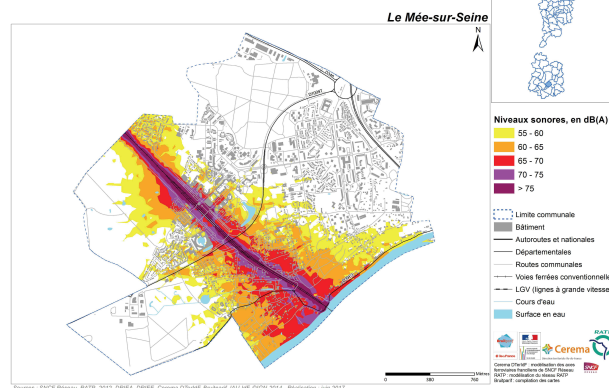
D'après le PPBE de Seine-et-Marne, des PNB ont été recensés sur :

- Melun - RD606, impactant 400 habitants
- Melun - RD415, impactant 140 habitants
- Saint-Fargeau Ponthierry - RD607, impactant 345 habitants

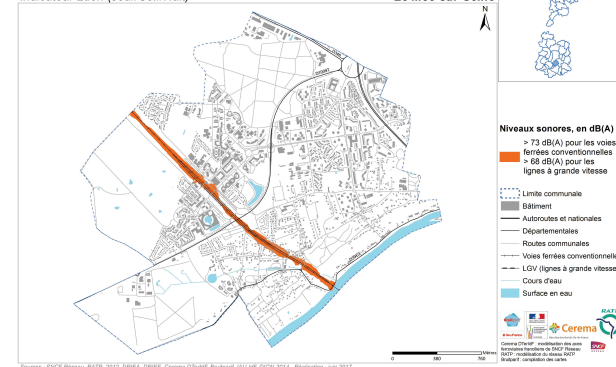
Dans le cadre de la résorption des Points Noirs du Bruit, la Direction Départementale de l'Équipement (aujourd'hui DDT) a réalisé différents **écrans ou merlons** en bordure de voies. Des **traitements de façade** ont également été effectués en complément.

### Cartes de bruit stratégiques « FER » (zoom par exemple sur Le Mée-sur-Seine)

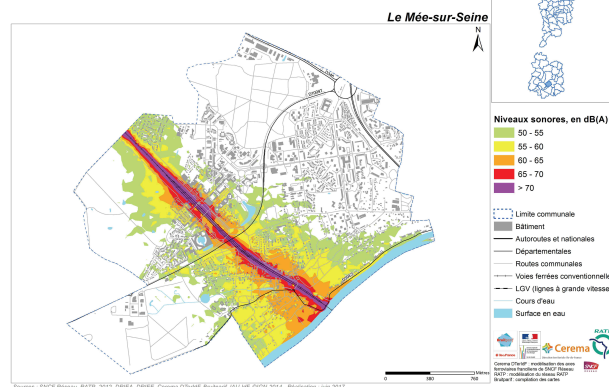
**Bruit ferré**  
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



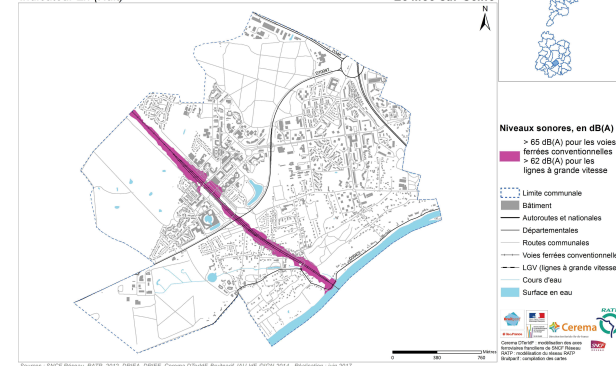
**Bruit ferré**  
**Zones de dépassement de la valeur limite**  
Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden dépasse 73 dB(A) (voies conventionnelles) ou 68 dB(A) (lignes à grande vitesse)  
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



**Bruit ferré**  
Indicateur Ln (Nuit)

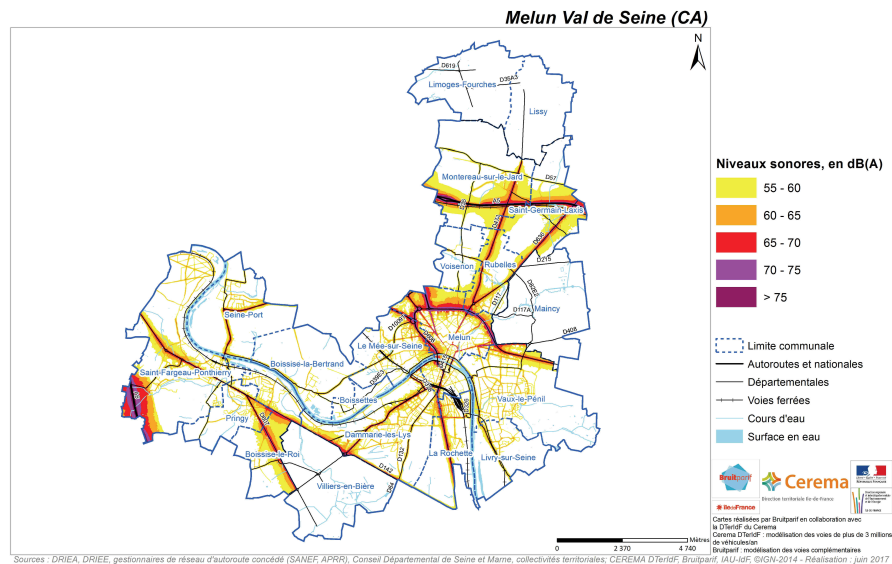


**Bruit ferré**  
**Zones de dépassement de la valeur limite**  
Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln dépasse 65 dB(A) (voies conventionnelles) ou 62 dB(A) (lignes à grande vitesse)  
Indicateur Ln (Nuit)



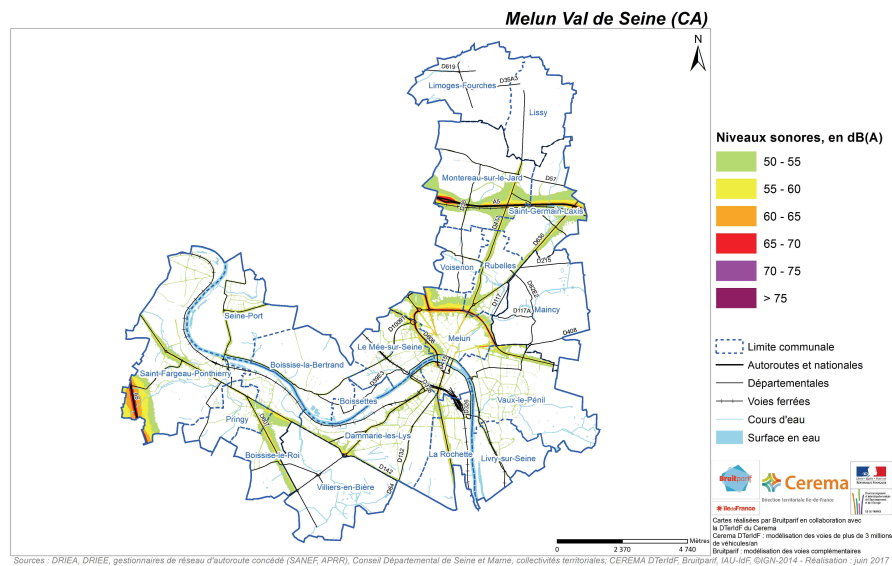
## Bruit routier

Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



## Bruit routier

Indicateur Ln (Nuit)

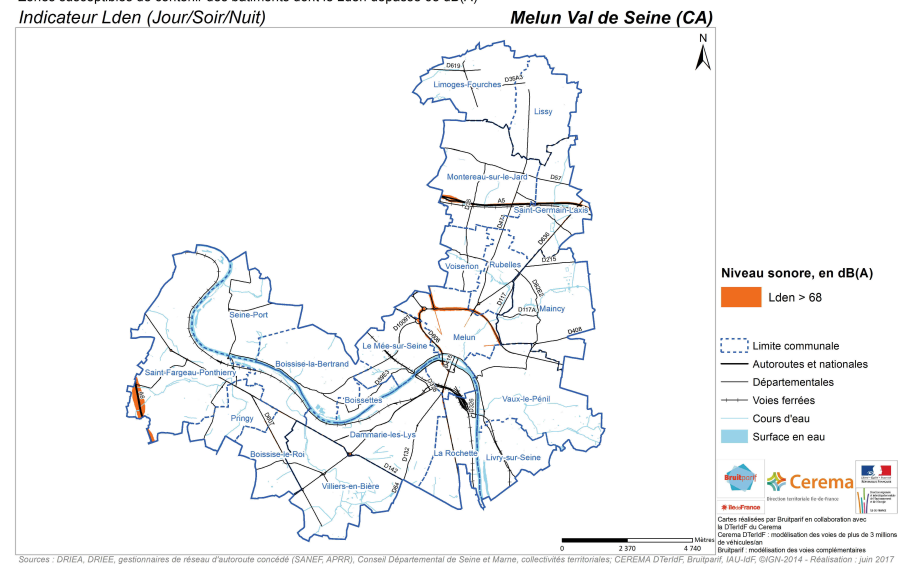


## Bruit routier

Zones de dépassement de la valeur limite

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden dépasse 68 dB(A)

Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)

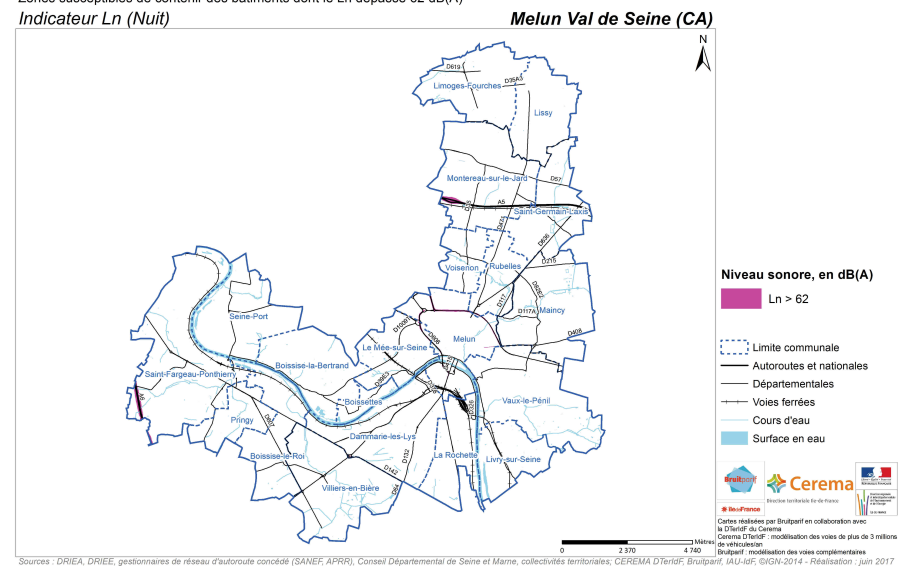


## Bruit routier

Zones de dépassement de la valeur limite

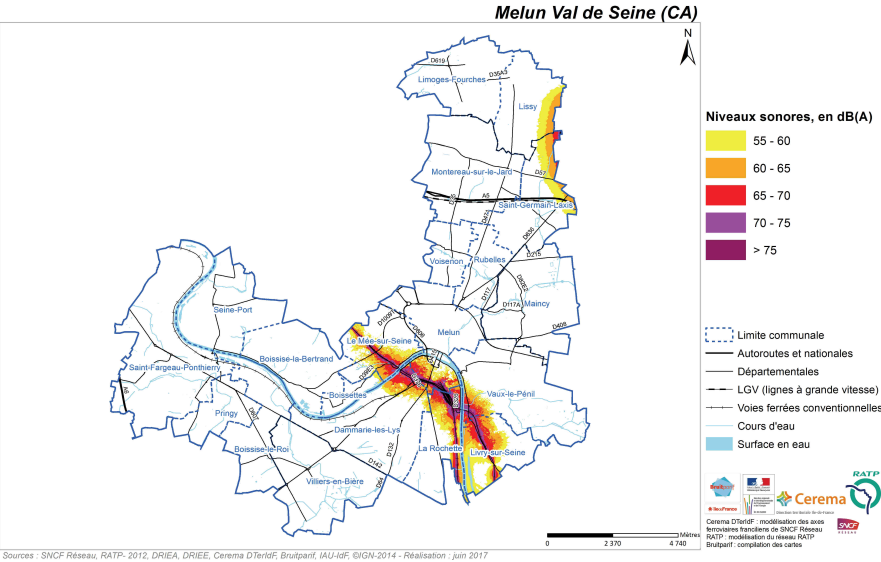
Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln dépasse 62 dB(A)

Indicateur Ln (Nuit)

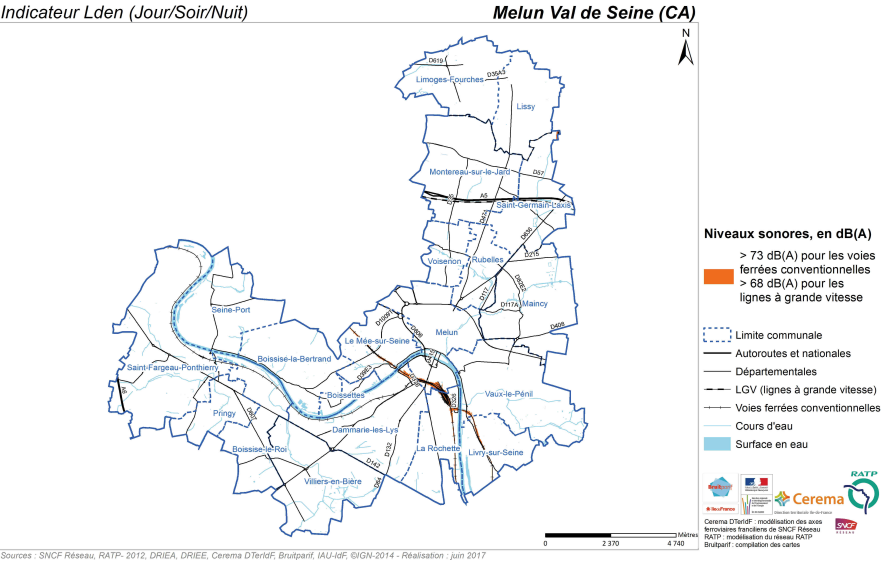




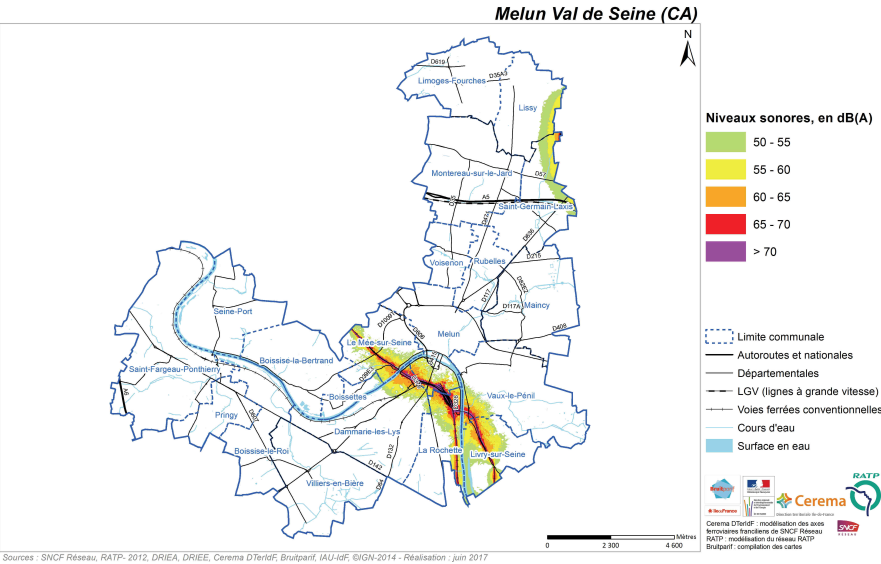
**Bruit ferré**  
*Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)*



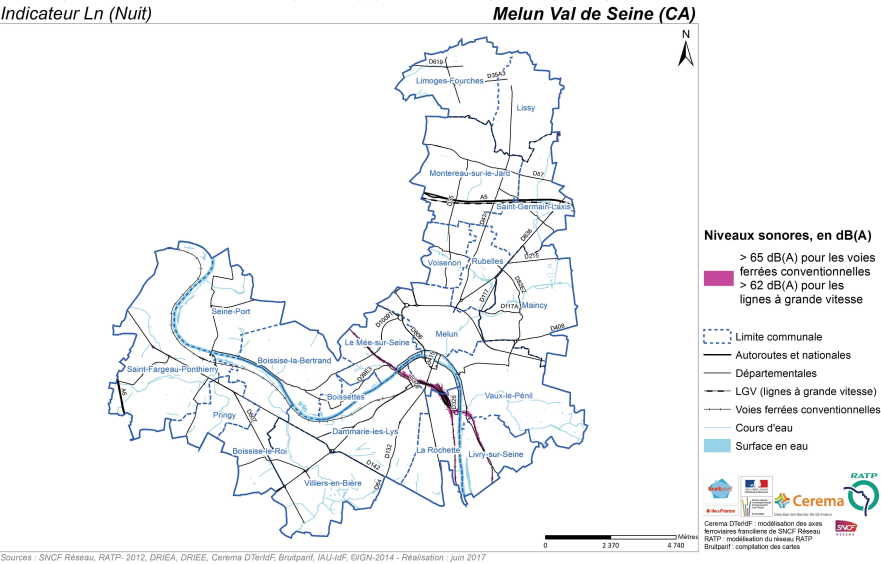
**Bruit ferré**  
**Zones de dépassement de la valeur limite**  
Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden dépasse 73 dB(A) (voies conventionnelles) ou 68 dB(A) (lignes à grande vitesse)  
*Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)*



**Bruit ferré**  
*Indicateur Ln (Nuit)*



**Bruit ferré**  
**Zones de dépassement de la valeur limite**  
Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln dépasse 65 dB(A) (voies conventionnelles) ou 62 dB(A) (lignes à grande vitesse)  
*Indicateur Ln (Nuit)*



### 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).

D'après le PPBE de l'Etat en Seine-et-Marne, la cartographie stratégique du bruit lors de la première phase de la Directive, avec la prise en compte uniquement des voies routières de plus de 6 000 000 de véhicules par an et les voies ferrées de plus de 60 000 passages de trains par an, ne permet pas d'avoir une idée suffisamment précise de l'exposition au bruit des différentes zones constituant le département.

De ce fait, la détermination des zones calmes sera effectuée lors de la seconde phase de la Directive, qui demande de cartographier les routes de plus de 3 000 000 de véhicules par an et les voies ferrées de plus de 30 000 passages de convois par an.

Globalement, le constat effectué indique pour la CAMVS un environnement sonore représentatif d'un milieu urbain. Il est marqué par le bruit routier, prépondérant de jour, et le bruit ferroviaire, plus présent en période nocturne.

De nombreuses situations de dépassements potentiels des valeurs limites sont relevées, notamment en période nocturne pour le bruit ferroviaire.

Plusieurs établissements sensibles sont également concernés par des risques de dépassement des valeurs limites.

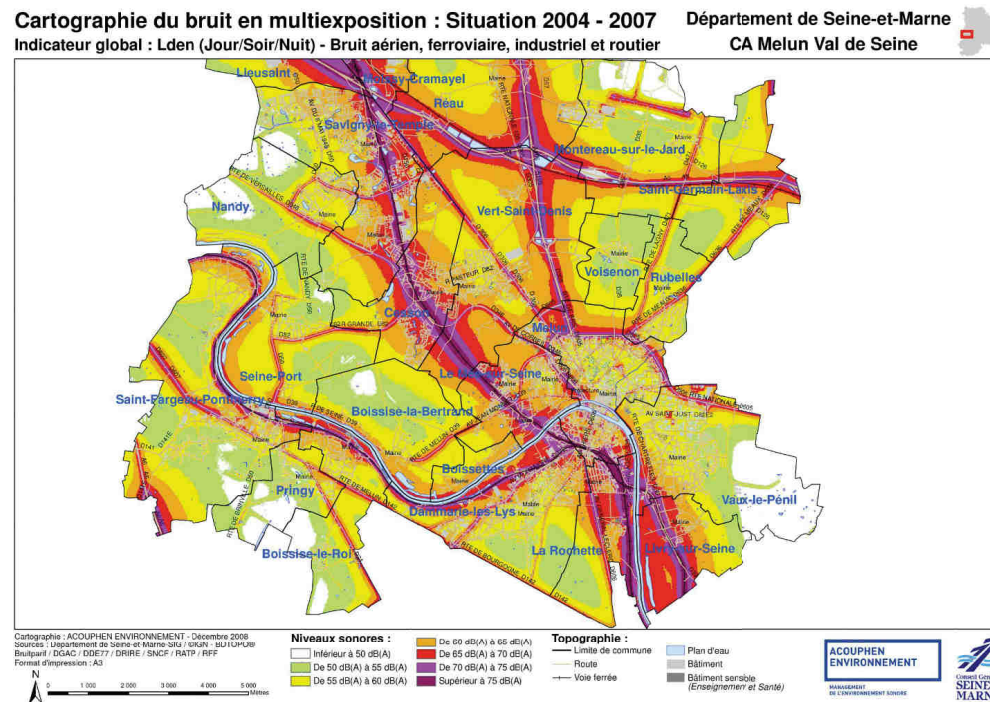
Le territoire est relativement bien épargné par les bruits d'origine aérienne et industrielle.

## 4.2.3 Enjeux en lien avec les déplacements

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

## 4.2.4 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 apaisée<sup>4</sup>.
- 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).



<sup>4</sup> 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.

## 4.3 Emissions de gaz à effet de serre et consommations d'énergie

### 4.3.1 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<sup>ème</sup> 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 (GES) 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 CO<sub>2</sub>) 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 transportées 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



### 4.3.2 Emissions de gaz à effet de serre

#### Définition

Les 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 ( $\text{CO}_2$ ), le protoxyde d'azote ( $\text{N}_2\text{O}$ ), le méthane ( $\text{CH}_4$ ) et trois types de gaz fluorés (les hydrochlorofluorocarbures HCFC, les perfluorocarbures PFC et l'hexafluorure de soufre  $\text{SF}_6$ ).

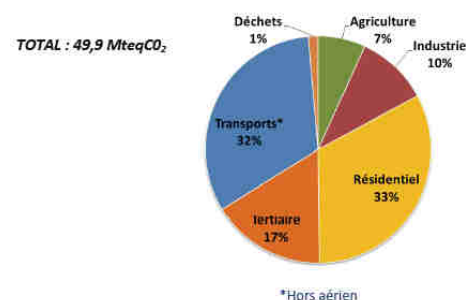
Le  $\text{CO}_2$  est celui qui est émis dans les proportions les plus importantes, mais l'impact des 5 autres sur l'effet de serre est loin d'être négligeable : en effet, tous possèdent un « potentiel de réchauffement » nettement supérieur à celui du  $\text{CO}_2$ . À titre d'exemple, le  $\text{CH}_4$  est 25 fois plus puissant que le  $\text{CO}_2$ , le  $\text{N}_2\text{O}$  298 fois, et le  $\text{SF}_6$  22 800 fois supérieur au  $\text{CO}_2$ .

#### Bilan des émissions en Ile-de-France

En Ile-de-France, les émissions de GES du périmètre SRCAE représentent 50 millions de tonnes équivalent  $\text{CO}_2$ , 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.

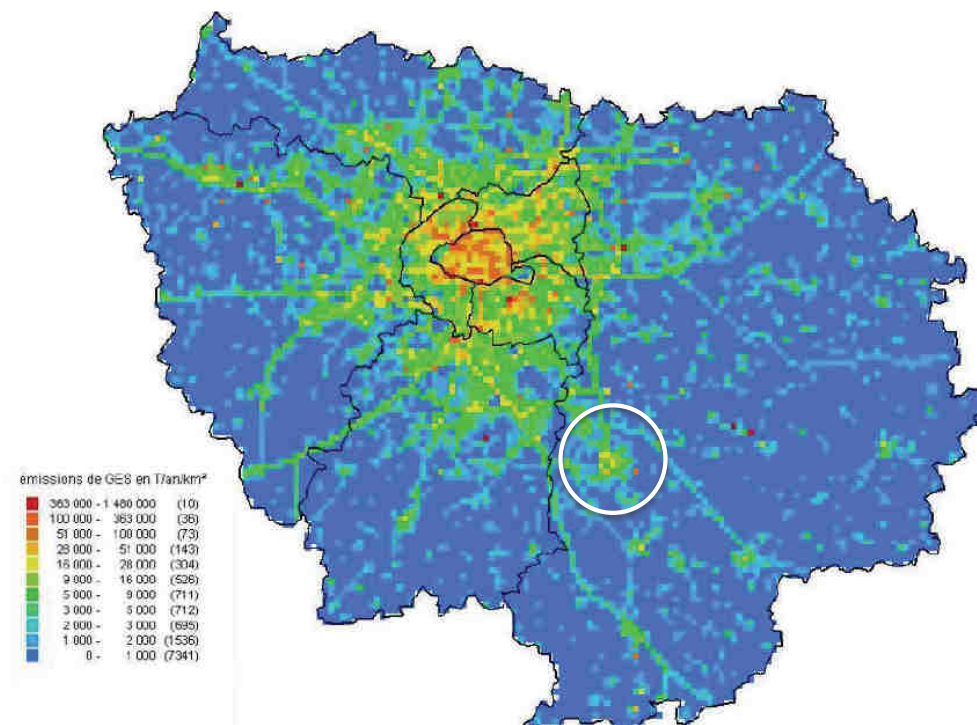
Dès lors, agir sur la réduction des consommations permet mécaniquement de réduire les émissions de GES.



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
$\text{CO}_2$	1	déboisements, combustions, chauffages, production d'énergie à partir de combustibles fossiles, automobiles;
$\text{CH}_4$	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,
$\text{N}_2\text{O}$	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;
$\text{SF}_6$	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/km<sup>2</sup> (source : SRCAE)

### 4.3.3 Consommations d'énergie<sup>5</sup>

La consommation énergétique finale en Ile-de-France, tous secteurs confondus, s'élevait à 240 000 GWh/an<sup>6</sup> 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/hab<sup>7</sup> en Ile de France, contre 32 en moyenne France).

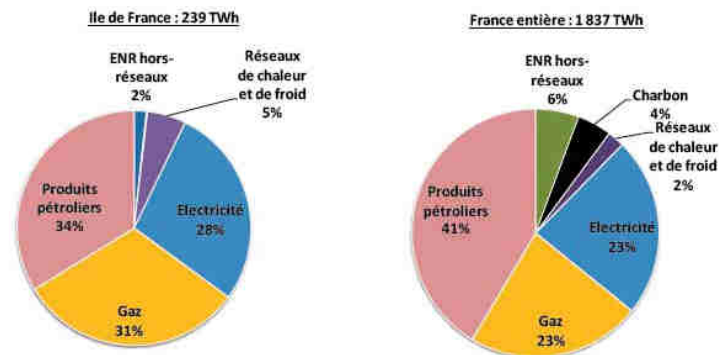
#### Bilan par énergie

**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).

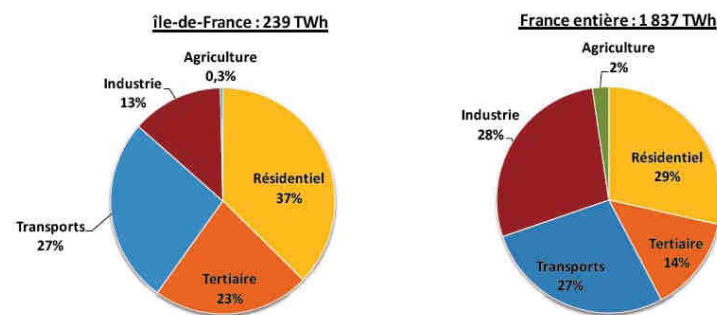
#### Bilan par secteur

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.

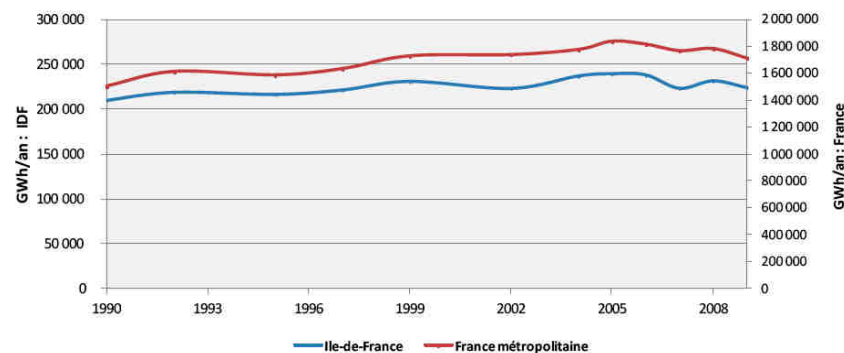
Le secteur des transports (hors transport aérien) occupe également une place importante puisqu'il représente 27% de la consommation d'énergie finale de la région Ile-de-France.



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)

<sup>5</sup> Source : SRCAE d'Ile-de-France.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> MWh : symbole du mégawatt-heure. 1 MWh équivaut à 1 000 kWh.

#### 4.3.4 PCAET 2015-2020 de la CAMVS

##### Définition

Mis au point par l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), le Bilan Carbone® 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 un territoire donné, 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 CAMVS 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).

L'année de référence est 2011.

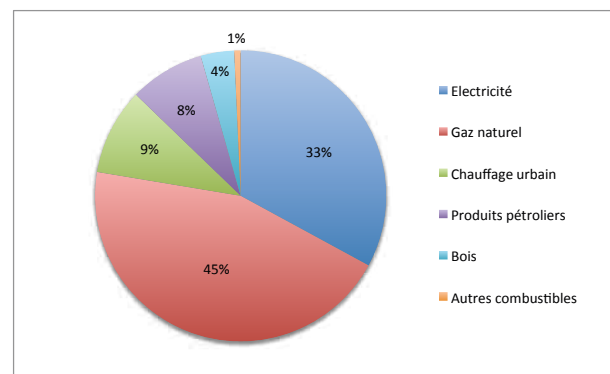
##### Bilan Carbone® Territoire

Le bilan des émissions de GES du territoire de la CAMVS a été réalisé exclusivement à partir des données du ROSE (Réseau d'Observation Statistique de l'Energie) sur la région Ile-de-France.

Le **gaz** est l'énergie qui prédomine le mix énergétique du territoire de la CAMVS (45% des consommations). Vient ensuite l'électricité, avec 33% des consommations d'énergie tous secteurs confondus. Le bois est également une ressource utilisée puisque cette source d'énergie renouvelable correspond à 4% des consommations énergétiques du territoire.

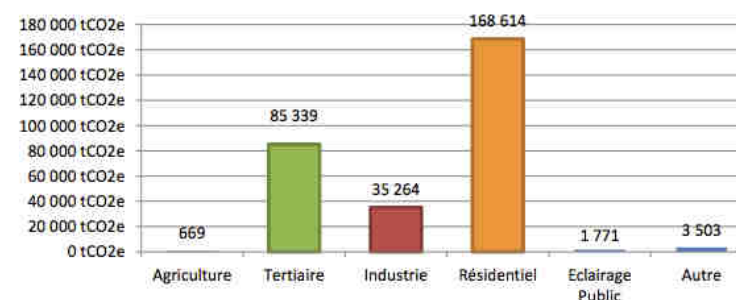
C'est le **secteur résidentiel** qui émet le plus sur le territoire, avec une part de 57% des émissions liées à la consommation d'énergie finale. Le secteur tertiaire est le second secteur émissif, avec près d'un tiers des émissions soit environ 85 300 tCO<sub>2</sub>e. Enfin, le secteur industriel est le 3<sup>ème</sup> poste significatif du bilan des consommations d'énergies, avec plus de 35 260 tCO<sub>2</sub>e.

Quatre communes prédominent les émissions : **Melun, Dammarie-lès-Lys, Vaux-le-Pénil et Le Mée-sur-Seine**, qui représentent 85% des émissions de la CAMVS, soit près de 241 000 tCO<sub>2</sub>e. Ce qui est en totale cohérence avec la répartition démographique de la Communauté d'Agglomération.

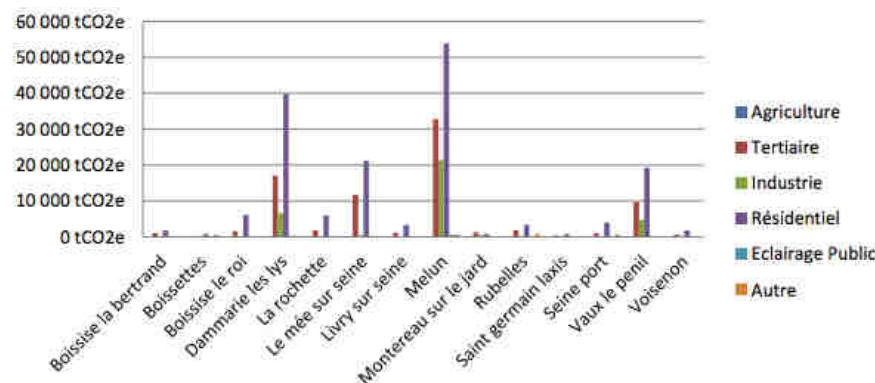


	TEP
Electricité	48 095
Gaz naturel	65 263
Chauffage urbain	14 019
Produits pétroliers	12 183
Bois	5 434
Autres combustibles	1 039
<b>TOTAL</b>	<b>146 032</b>

Part de chaque énergie dans la consommation du territoire



Répartition des émissions liées aux consommations d'énergies du territoire



Répartition par communes des émissions liées aux consommations d'énergies du territoire



## Bilan Carbone® Patrimoine et Compétences

Ont été comptabilisées pour ce bilan des émissions de GES « Patrimoines et Compétences », les émissions de GES de l'ensemble des services de la CAMVS (périmètre 14 communes). Les postes d'émissions ayant fait l'objet d'une étude sont :

- Les consommations d'énergies des bâtiments de la CAMVS
- Les fuites de fluides frigorigènes des installations de froids (climatisations et patinoire)
- Les consommations des véhicules de la CAMVS
- Les immobilisations (amortissement carbone de la construction des bâtiments et fabrication des véhicules)
- Les achats/intrants (achats de services, entretien, maintenance etc.)

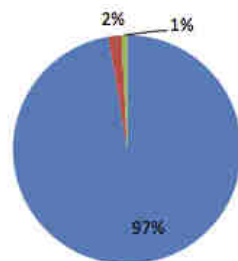
La quantité totale des émissions GES de la gestion du patrimoine et de l'exercice des compétences de la CAMVS, sur l'année 2011, s'élève à **780 tonnes équivalent CO<sub>2</sub>** (tCO<sub>2</sub>e). Au niveau du périmètre élargi (incluant les compétences Déchets, Assainissement de l'Eau, et les transports en commun – Mélubus et Citalien), ce bilan d'émissions atteint **21 000 tCO<sub>2</sub>e**.

*A titre de comparaison, 780 tCO<sub>2</sub>e représentent l'équivalent de 3 millions de kilomètres parcourus avec une Clio (soit 75 fois le tour de la terre ou 4 allers retours terre-lune).*

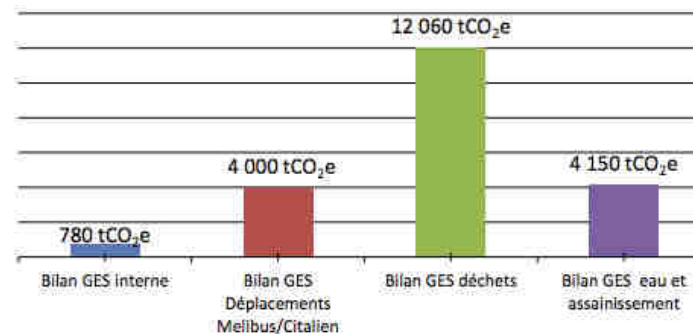
**Le déplacement de personnes en représente environ 20%.** En effet, les consommations des Mélubus et Citalien représente 19% des émissions de la CAMVS (près de 4 000 tCO<sub>2</sub>e).

Les émissions des véhicules du parc automobile de la CAMVS représentent, quant à elles, 108 tCO<sub>2</sub>e.

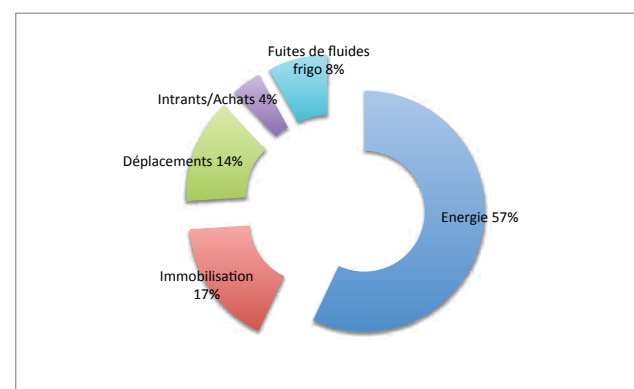
Au regard des émissions de l'ensemble des services et des compétences de la Communauté d'Agglomération, les consommations d'énergies ne sont pas prépondérantes, avec 2% des émissions globales. En revanche, du point de vue propre au fonctionnement de la CAMVS, c'est-à-dire dans son périmètre interne, ces émissions représentent le poste prépondérant de la CAMVS, avec 57% des émissions.



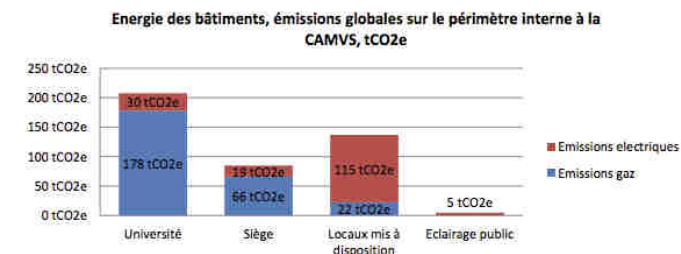
Détail des émissions de la CAMVS liées aux déplacements



Résultat du Bilan Carbone « Patrimoine et compétence » de la CAMVS, 2013



Résultat du Bilan Carbone « Patrimoine et compétence » de la CAMVS par catégorie, 2013



### 4.3.5 Vulnérabilité au changement climatique

L'adaptation passe par l'anticipation des effets du changement climatique et par la prise de mesures visant à les réduire. Les prendre dès aujourd'hui permettra de réduire les coûts générés par le changement climatique. Le Groupe International des Experts du Climat indiquait qu'une hausse de 2°C pourrait entraîner une perte de 0,2% à 2% des revenus annuels mondiaux à l'horizon 2100.

Les premiers éléments de compréhension de différents phénomènes sectoriels engendrés par les changements climatiques ont été étudiés spécifiquement sur le territoire de l'Agglomération.

Un constat : la station météorologique de Melun a noté une augmentation de la température moyenne (en été) de 2,1°C depuis 1954. Cette hausse de la température estivale s'accompagne d'une baisse du nombre de journée de gel.

Projection à court terme / 2030 : les évolutions climatiques simulées à l'échelle du département sont encore très limitées. La hausse de la température n'est pas de nature à entraîner des conséquences significatives. Des disparités apparaissent selon les saisons avec une variation plus marquée en été (+1,7°C à 2,0°C).

Projection à moyen terme / 2050 : la hausse de températures moyennes annuelles gonfle un peu plus pour atteindre un maximum moyen de +2,5°C avec là encore une forte variation en période estivale. Par leurs configurations naturelles et géographiques mais aussi sociales et économiques (mono-activité industrielle ou touristique), les territoires s'avèrent inégaux face aux conséquences du changement climatique.

Les mesures de « prévention » à même de réduire ce phénomène d'envergure globale (lutte contre le changement climatique) nécessitent des changements au niveau local, et donc une intégration du « problème climat » dans les politiques publiques locales sectorielles et transversales. Le changement climatique constitue désormais une réalité au sein de l'Île de France et le territoire de la CAMVS ne fait pas exception à la règle.

### 4.3.6 Proposition d'actions en lien avec les transports

- Améliorer la mobilité des agents :
  - \* Mettre en place un plan de déplacement d'administration
  - \* Promouvoir de nouveaux modes de travail pour limiter les déplacements
  - \* Promouvoir l'utilisation du vélo
  - \* Gérer et optimiser une flotte de véhicules mutualisée de qualité
- Promouvoir une mobilité durable :
  - \* Développer de nouvelles mobilités intermodales et alternatives et fédérer le changement
  - \* Poursuivre le développement de l'offre MELIBUS
  - \* Poursuivre la mise en place de la Politique cyclable
  - \* Penser le territoire pour des nouveaux modes de travail
- Prolonger l'action de l'agglomération via ses délégataires :
  - \* Agir sur la politique « transport »

### 4.3.7 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.

### 4.3.8 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 ».

## 4.4 Gestion de l'eau

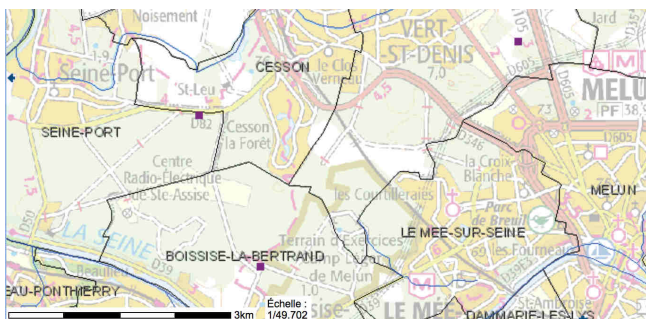
### 4.4.1 Alimentation en eau potable

En 2015, sur le territoire de la CAMVS, l'eau potable est **essentiellement d'origine souterraine**, excepté pour la commune de Saint-Fargeau-Ponthierry dont l'origine correspond à un mix « eau souterraine – eau superficielle » (source : ARS d'Ile-de-France).

Les captages prioritaires, dits « captages Grenelle », correspondent aux captages parmi les plus menacés par les pollutions diffuses. Ils sont au nombre de 13 dans ce département, dont 6 présentent des contaminations problématiques en nitrates (ces 6 ne concernent pas le territoire de la CAMVS).

Dans un objectif de préservation de la potabilité de l'eau issue des captages, il est nécessaire de **porter une attention toute particulière aux captages les plus dégradés**.

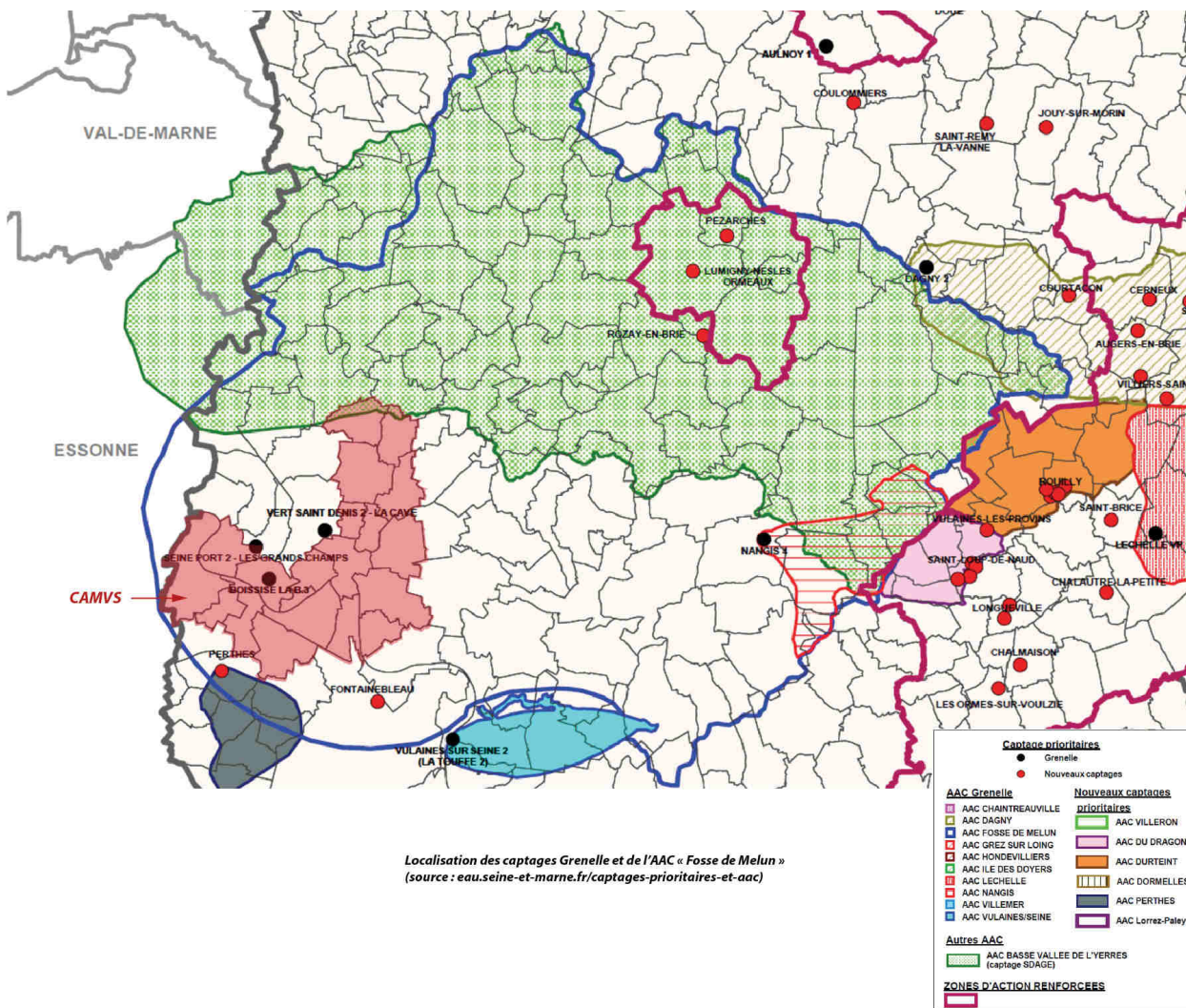
**3 « captages Grenelle » sont recensés sur les communes de Seine-Port, Boissise-la-Bertrand et Vert-Saint-Denis :**



Localisation des captages « Grenelle » (source : SIE Seine Normandie)

La CAMVS est concernée par l'**aire d'alimentation de ces captages (AAC), appelée « Fosse de Melun »** (et pour une infime partie – l'extrême Nord du territoire intercommunal – par l'AAC « Basse vallée de l'Yerres »).

*Note : une aire d'alimentation de captage est définie sur des bases hydrologiques et hydrogéologiques. L'aire d'alimentation correspond aux surfaces sur lesquelles l'eau qui s'infiltre ou ruisselle participe à l'alimentation de la ressource exploitée.*





## 4.4.2 Ressources en eau

### Masses d'eau et aquifères

Les masses d'eau suivantes sont identifiées dans le sous-sol du territoire de la CAMVS<sup>8</sup> :

#### ► Albien Néocomien captif

La vaste masse d'eau de l'Albien-Néocomien captif est profonde : elle présente des variations piézométriques lentes. Sa réalimentation sur son pourtour libre est infime, ce qui rend la **nappe très sensible aux prélèvements**, dont les effets sont étendus et durables.

Les niveaux piézométriques sont en baisse lente et progressive depuis le milieu des années 80 en région Ile-de-France. Suite à la politique de limitation des prélèvements, cette tendance à la baisse a pu être renversée au milieu des années 90 dans cette région, où les prélèvements sont plus concentrés, mais la nappe reste loin des niveaux initiaux.

#### ► Calcaires tertiaires libres de Beauce

La nappe de Beauce est située dans un système multicouche, très épais en son centre (190 m), reposant pour partie sur la craie, surmonté d'une zone non saturée importante (jusqu'à 60 m).

Elle réagit avec retard aux précipitations, montrant des cycles pluriannuels.

Cette nappe est largement exploitée et a connu des conflits d'usage au début des années 90, période où la nappe sensible aux déficits pluviométriques répétés, avait du mal à se reconstituer. La baisse de son niveau s'était alors répercutée sur les eaux superficielles, provoquant des assecs sur l'amont des cours d'eau.

La baisse naturelle de la nappe est accentuée par les prélèvements, qui croissent avec l'intensité de la sécheresse (irrigation).

Les outils de gestion mis en place pour répondre à ce problème quantitatif (gestion volumétrique en fonction du niveau de la nappe) et les années pluvieuses successives depuis 1999 ont contribué à une forte remontée de la nappe.

#### ► Tertiaire Champigny-en Brie et Soissonnais

Les niveaux piézométriques à la fin 2001 sont proches de ceux que l'on pouvait trouver dans les années 70-80 excédentaires, mais les périodes de sécheresse successives ont montré que la nappe du Champigny reste très vulnérable aux sécheresses.

L'Est du Champigny est soumis principalement aux facteurs climatiques et récupère facilement, même après une période sévère de sécheresse.

L'Ouest, également sensible aux facteurs climatiques, est très vulnérable aux sécheresses qui, couplées aux importants prélèvements, peuvent faire chuter le niveau de la nappe qui alors a du mal à se restaurer, même après plusieurs années excédentaires.

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 de l'Eocène supérieur** » (qui concerne le territoire de la CAMVS) présentent des teneurs en nitrates variant entre des valeurs comprises entre 25 mg/l et 50 mg/L (cf. 1<sup>ère</sup> carte ci-après).

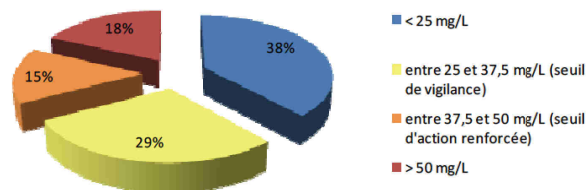
Pour la période de 2000 à 2010, l'évolution tendancielle des concentrations en nitrates est représentée sur la 2<sup>ème</sup> carte ci-après. Une tendance à la hausse, de 0,5 à 1 mg/L/an, est observée dans la nappe de l'Eocène supérieur : cette tendance semble toutefois non significative au droit du territoire de Melun val de Seine. La situation générale souligne la nécessité de mettre en œuvre des **mesures de protection, afin de préserver ce réservoir**.

*Note : en Ile-de-France, la Seine-et-Marne est le département où les captages sont les plus contaminés en nitrates, dû à une activité agricole importante et à des aquifères vulnérables à l'Est du département.*

Les captages d'eau destinée à la consommation humaine sont au nombre de 309 dans le département. Parmi ces captages, 56 présentent des concentrations en nitrates supérieures à la norme de potabilité fixée à 50 mg/L, 90 sont supérieurs au seuil de vigilance, 45 sont supérieurs au seuil d'action renforcée et 118 sont inférieurs à 25 mg/L.

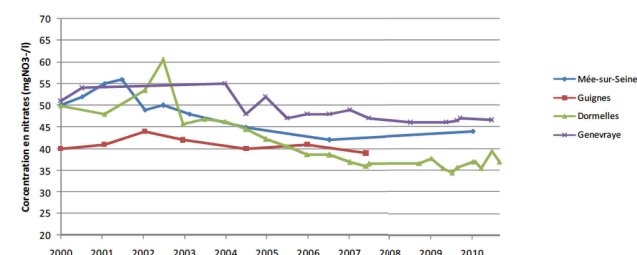
#### Repartition des teneurs en nitrates sur les captages EDCH de Seine-et-Marne (1997-2007)

(Source des données : AESN, exploitation DRIEE-IF)

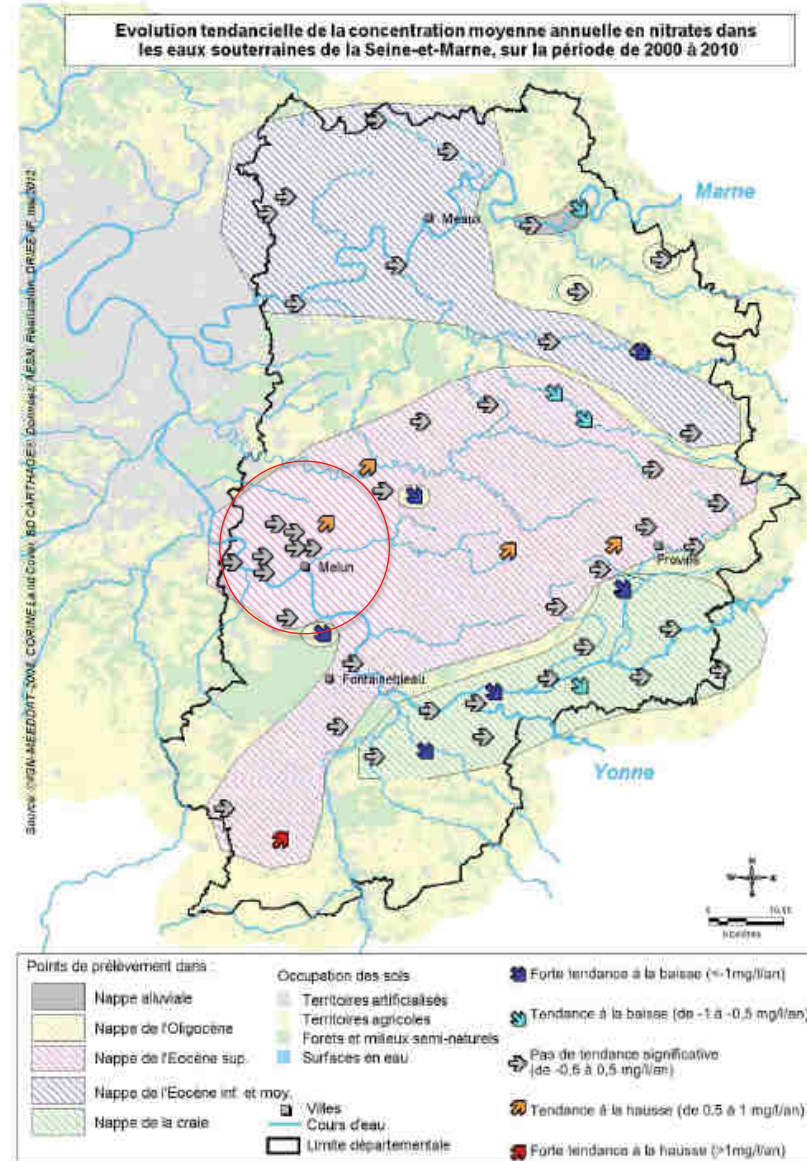
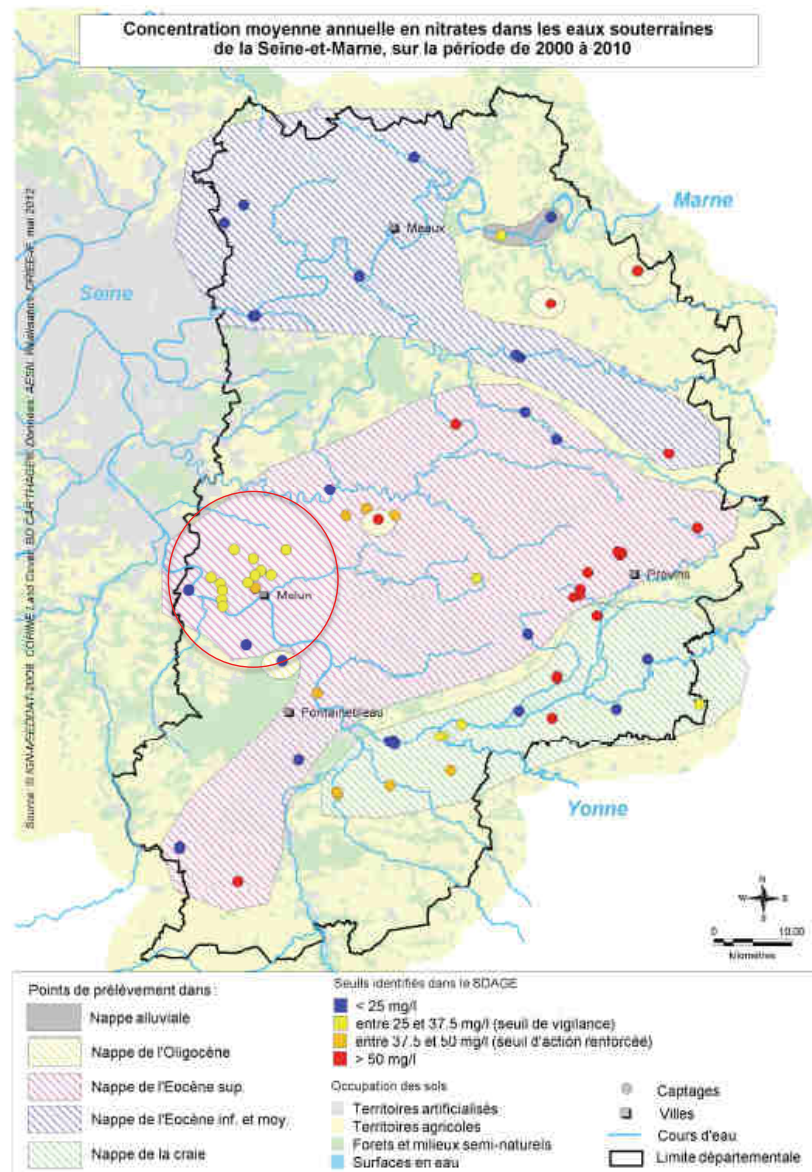


L'évolution en nitrates dans certains captages ayant des concentrations au-dessus du seuil d'action renforcée (37,5 mg/L) est présentée sur le graphique ci-dessous (choix de 4 captages présentant suffisamment de données sur la période de 2000 à 2010). On constate, au cours des dernières années, que la concentration en nitrates de ces captages a tendance à diminuer, avec des valeurs qui fluctuent entre 40 et 55 mg/L en 2000-2001 et entre 35 et 48 mg/L en 2009-2010. Pour les captages, dont les concentrations en nitrates se situent au dessus des seuils d'action renforcée, le SDAGE préconise de mettre en œuvre un programme d'action dans l'objectif d'inverser la tendance et de reconquérir la qualité des ressources en eau, d'où la nécessité de mener ou de poursuivre les efforts sur ces captages.

Evolution des concentrations en nitrates sur des captages ayant un seuil d'action renforcée, en Seine-et-Marne, sur la période 2000 à 2010  
(Source des données : ADES, exploitation DRIEE-IF)



<sup>8</sup> Source : SIE Seine Normandie (SIE SN).





## 4.4.3 Eaux superficielles

### Cours d'eau

Trois cours d'eau traversent le territoire de la CAMVS :

- La Seine** : la Seine est une rivière de plaine, de régime pluvial océanique. Le cours de la Seine a une orientation générale du Sud-Est au Nord-Est. Celui-ci prend sa source à Source-Seine en Côte d'Or, sur le plateau de Langres, à 450 m d'altitude et se jette 774 km plus loin, dans la Manche, entre Le Havre et Honfleur.
- L'Almont** : c'est un affluent de la Seine en rive droite, de près de 42 km. Il porte le nom de ru de Courtenain de sa source à Fontenailles, puis ru d'Ancoeur jusqu'en amont de Blandy, ru d'Ancoeur de Blandy au parc du château de Vaux-le-Vicomte, pour devenir l'Almont jusqu'à sa confluence avec la Seine, à Melun. Il s'agit d'une rivière peu abondante comme la plupart des cours d'eau du centre du bassin parisien, zone de faibles précipitations annuelles et d'évaporation estivale assez importante.
- L'Ecole** : la rivière Ecole prend sa source en Seine-et-Marne sur la commune du Vaudoué, puis traverse la commune de Noisy-sur-Ecole, avant de passer en Essonne où elle arrose : Oncy-sur-Ecole, Milly-la-Forêt, Moigny-sur-Ecole, Courances, Dannemois et Soisy-sur-Ecole. De là, elle repasse en Seine-et-Marne, traverse les communes de St Germain-sur-Ecole, Perthes-en-Gâtinais, St Sauveur-sur-Ecole, Pringy et St-Fargeau Ponthierry où elle se jette dans la Seine après un parcours de 26 km environ (15 km en Seine-et-Marne et 11 km en Essonne). Son principal affluent est le ru de Rebais, qui draine la plaine de Bière en traversant St Martin, Fleurie et Cély-en-Bière.

### Nitrates

La carte ci-contre représente la qualité des eaux superficielles entre 1996 et 2011, analysée selon six classes de concentrations en nitrates. La plupart des stations (y compris celles implantées sur le territoire de la CAMVS) présentent des **concentrations supérieures à 25 mg/L**, et **beaucoup ont régulièrement des teneurs comprises entre 40 et 50 mg/L**.

Sur la cinquantaine de stations étudiées, 40% dépassent au moins une fois le seuil de 50 mg/L sur la chronique de données 1996-2011 (par exemple sur Saint-Fargeau Ponthierry – station de l'Ecole, ou en amont de Maincy sur la commune de Château-le-Vicomte – station de l'Almont), valeur qui correspond au seuil du « bon état » vis-à-vis de la Directive Cadre sur l'Eau.

Concernant les grands cours d'eau, les concentrations sur la Marne sont moins élevées que sur la Seine et l'Yonne.



#### 4.4.4 Gestion des eaux pluviales

Certaines zones sont inondables du fait d'un ruissellement pluvial, insuffisamment maîtrisé. 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)

#### 4.4.5 Zonages réglementaires

Les données suivantes sont répertoriées par le Système d'Information sur l'Eau du bassin Seine Normandie.

La CAMVS est :

- Classée en **zone vulnérable** sur l'ensemble de son territoire
- Concernée par une **zone sensible** sur la totalité de son périmètre
- Classée en **Zone de Répartition des Eaux au titre des aquifères « Albien », « Champigny » et « Beauce »**

#### 4.4.6 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.
- Respect des prescriptions au sein de l'AAC.
- 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.

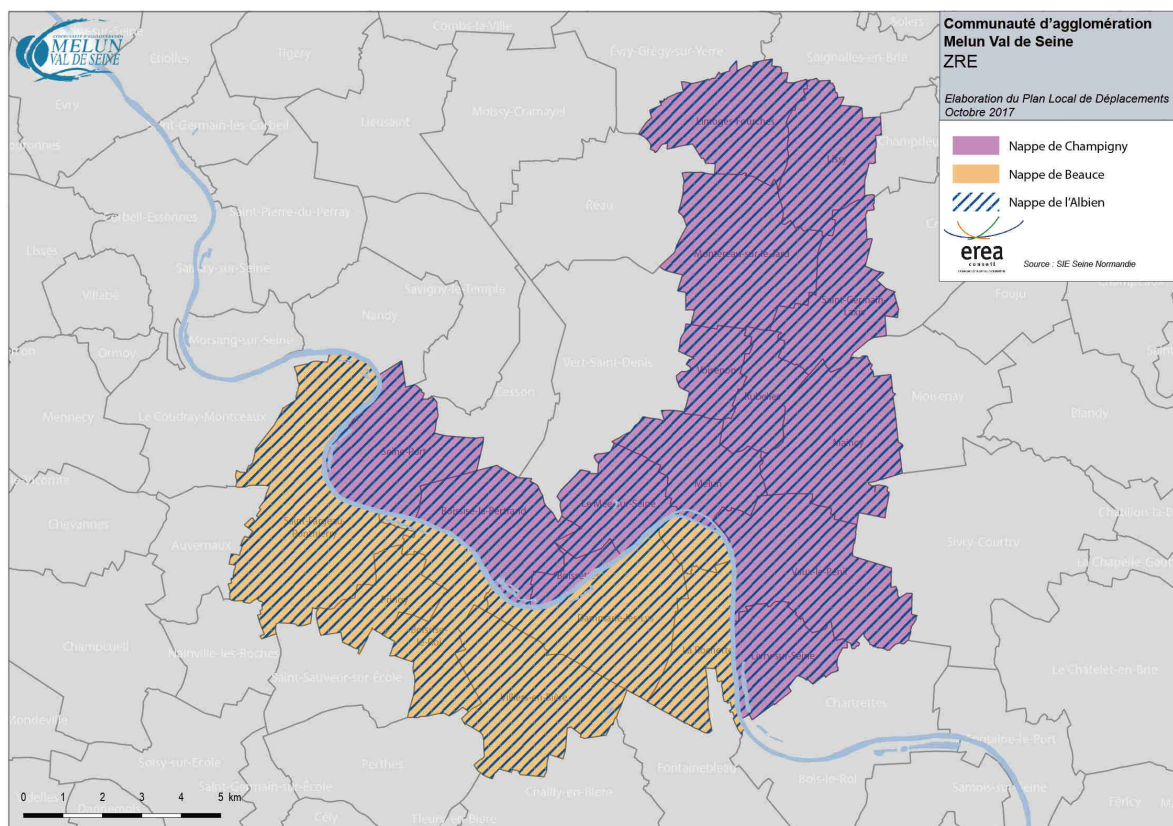
#### 4.4.7 Levier d'action possibles dans le cadre du PLD

- 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. Dans une ZRE, les prélèvements d'eau supérieurs à 8 m<sup>3</sup>/h sont soumis à autorisation 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)).

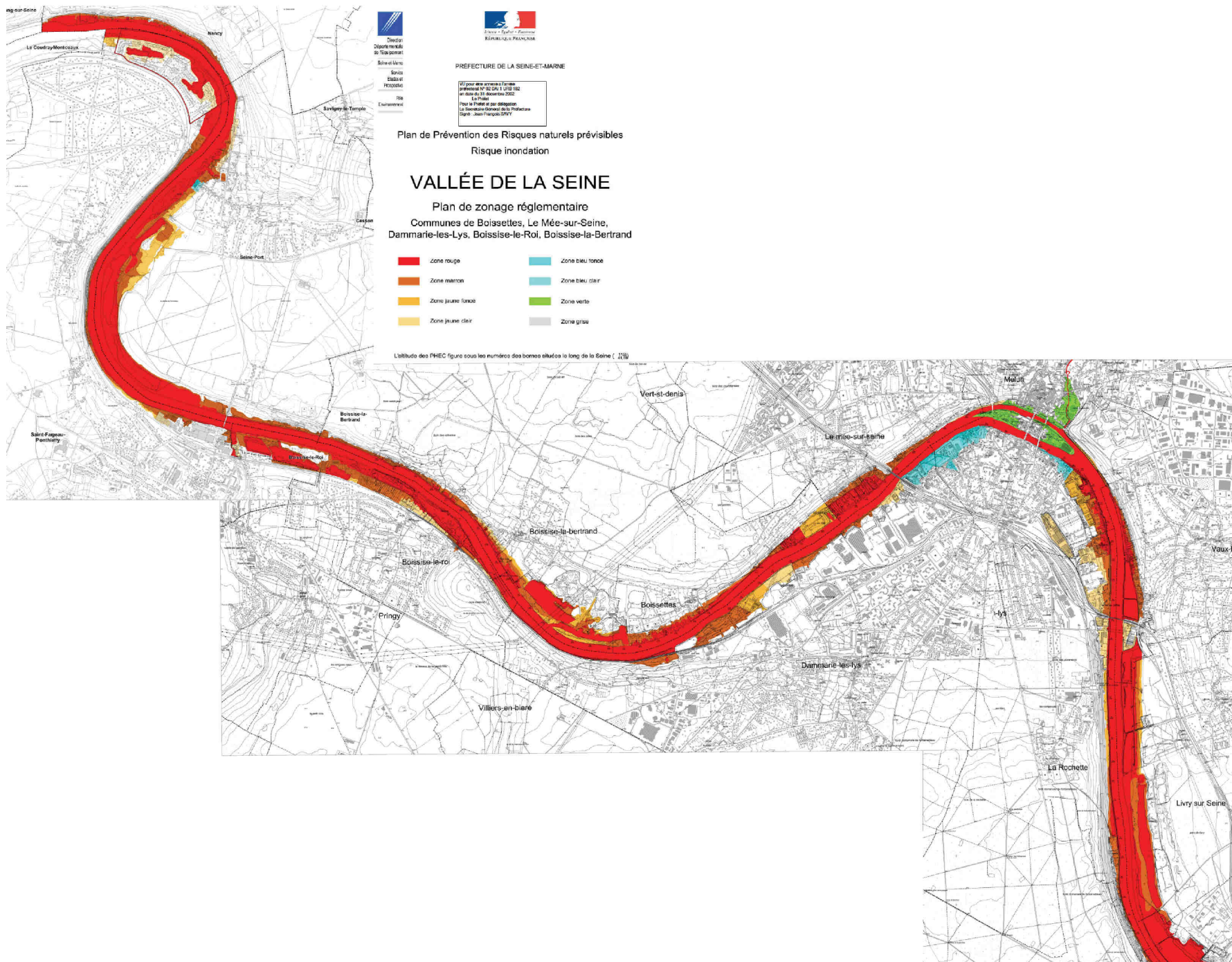
Une **zone vulnérable** est une partie du territoire où la **pollution des eaux par le rejet direct ou indirect de nitrates d'origine agricole et d'autres composés azotés** susceptibles de se transformer en nitrates, menace à court terme la qualité des milieux aquatiques et plus particulièrement l'alimentation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



Localisation des ZRE sur le territoire de la CAMVS







## Inondation par remontée de nappe phréatique

Les inondations de plaine se produisent lorsque la rivière sort lentement de son lit mineur et inonde la plaine pendant une période relativement longue. La rivière occupe son lit moyen et éventuellement son lit majeur. Après une ou plusieurs années pluvieuses, il arrive que la nappe affleure et qu'une inondation spontanée se produise : c'est l'inondation par remontée de nappe phréatique. Ce phénomène concerne particulièrement les terrains bas ou mal drainés. Sa dynamique lente perdure plusieurs semaines.

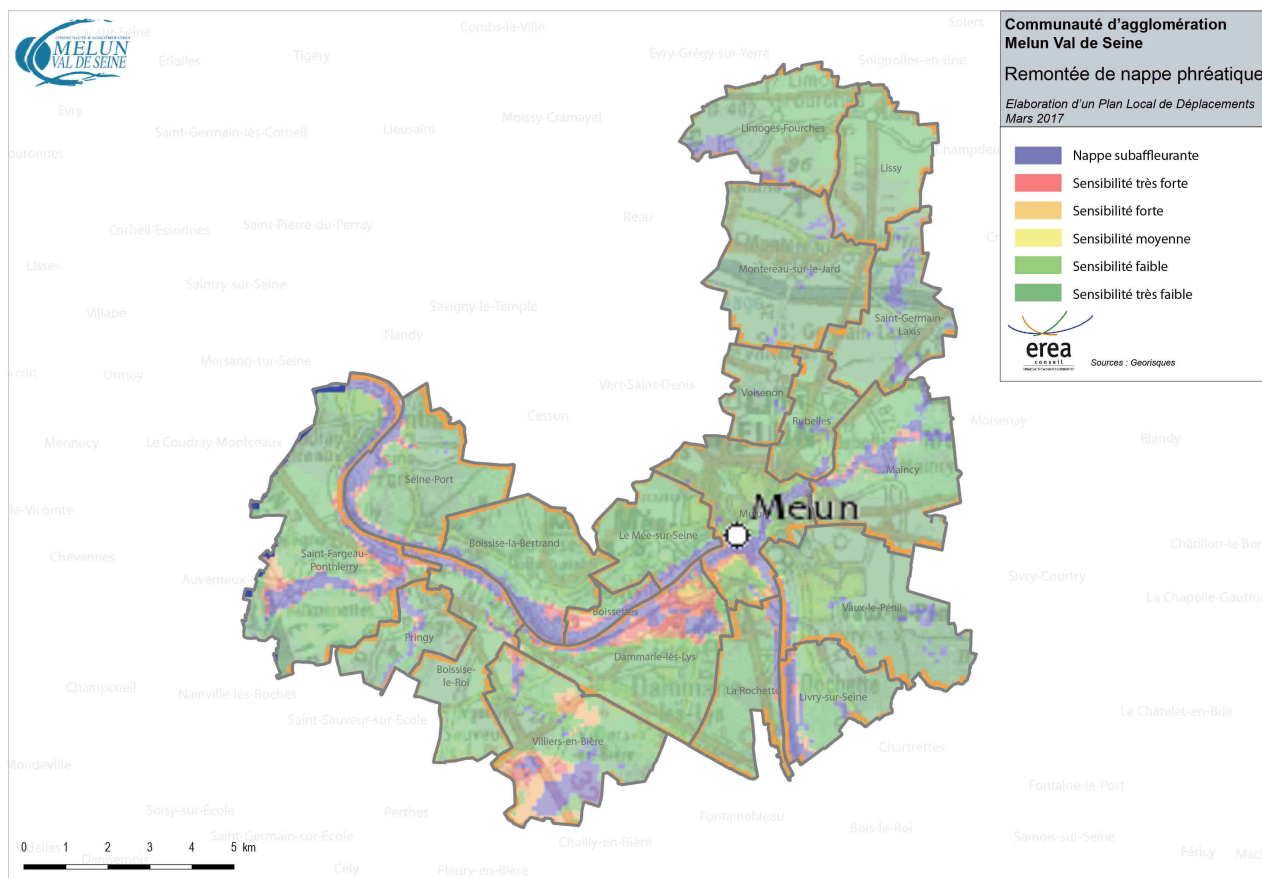
D'après le site d'information sur les remontées de nappes<sup>9</sup>, la CAMVS est concernée par un risque d'inondation par remontée de nappe phréatique plutôt « faible », excepté au niveau des vallées (nappe subaffleurante, où le risque est jugé « fort »).

## Inondation pluviale

L'imperméabilisation du sol par les aménagements (bâtiments, voiries, parkings, etc....) et par les pratiques culturales limite l'infiltration des précipitations et accentue le ruissellement. Ceci occasionne souvent la saturation et le refoulement du réseau d'assainissement des eaux pluviales. Il en résulte des écoulements plus ou moins importants et souvent rapides dans les rues.

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'infiltrant 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 CAMVS est concerné par les inondations torrentielles à coulées de boue : on recense plusieurs arrêtés portant reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle (source : prim.net).



Pour lutter contre les inondations de certains quartiers vulnérables de Vaux-le-Pénil, la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine engage la mise en place d'un programme comprenant plusieurs bassins d'eaux pluviales, dont 3 sont déjà réalisés. Ces bassins stockent le surplus d'eau en cas de fortes pluies et permettent ainsi d'éviter aux riverains d'avoir leurs caves et sous-sols inondés.

Les bassins d'orage (équipés d'une fonction dépolluante) réalisés sont :

- Le bassin de 2 400 m<sup>3</sup>, rue Hervillard près du Germenoy, réalisé en 2008
- Le bassin de 3 100 m<sup>3</sup>, square du 19 mars 1962, réalisé en 2012
- Le bassin de 5 500 m<sup>3</sup>, place de la salle des fêtes, réalisé en 2014

<sup>9</sup> [www.inondationsnappes.fr](http://www.inondationsnappes.fr)



## 4.5.2 Risque mouvement de terrain

### 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 ou d'un vide artificiel (carrière, souterrain, cave,...).

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. Il se produit lorsque les terrains sont plutôt plastiques et que la profondeur de la cavité est importante par rapport à son épaisseur.

Une partie des communes du territoire de la CAMVS est concernée par ce risque : Pringy, Boissise-la-Bertrand, Boissise-le-Roi, Dammarie-lès-Lys, Melun et Voisenon.

### Aléa retrait – gonflement des argiles

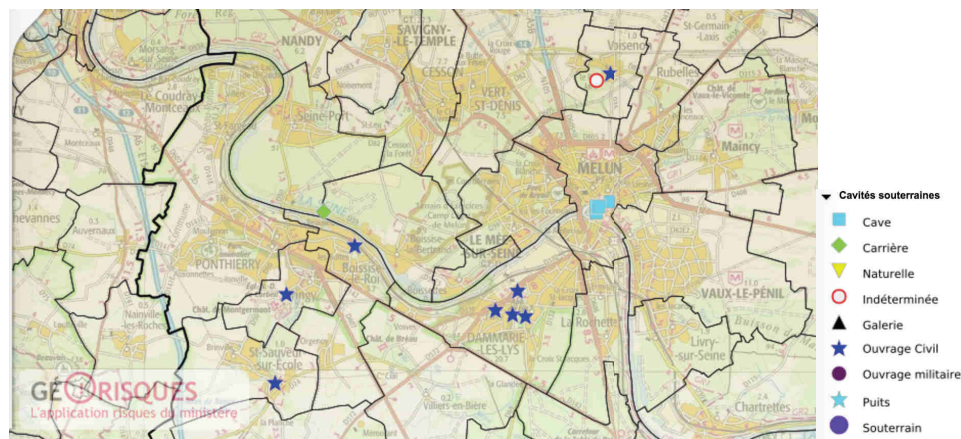
Ces mouvements de terrain, liés aux changements d'humidité des sols très argileux et caractérisés par des tassements différentiels, provoquent des fissurations, le plus souvent dans les maisons individuelles dont les fondations sont mal dimensionnées.

Les dégâts peuvent alors être importants : fissurations destructurantes pour le bâtiment, situées dans les murs, les cloisons, les planchers ou les plafonds.

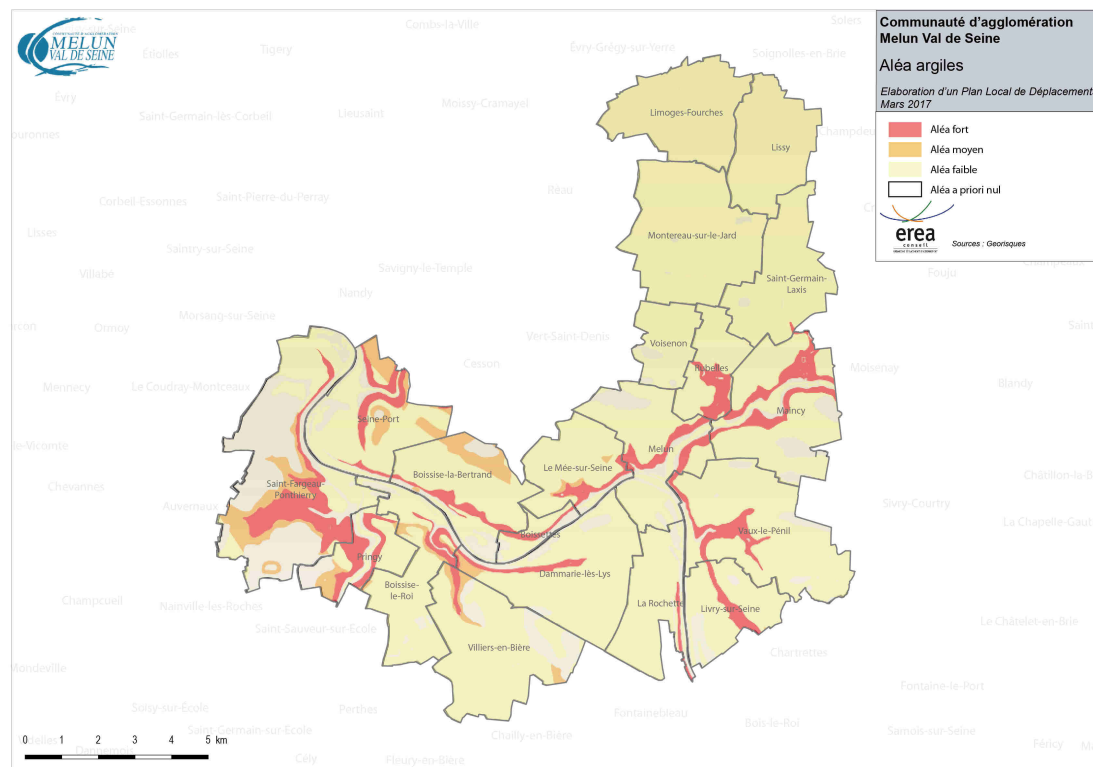
L'alternance retrait-gonflement, causée par les conditions météorologiques, peut être accentuée par la proximité d'une nappe souterraine, la topographie de surface, la présence d'une végétation arborée...

Sur le territoire de la CAMVS, l'aléa est qualifié de « faible » sur la majeure partie à « fort » au niveau des vallées (Seine, Almont, Ecole, Balar, Noue, Chaumont, Auvernaux et Mont).

Un PPRn « mouvements de terrain – tassements différentiels » a été prescrit le 11/07/01 sur Livry-sur-Seine, Melun, Rubelles, Saint-Fargeau-Ponthierry, Seine-Port, Vaux-le-Pénil.



Localisation des cavités souterraines sur la CAMVS (source : Georisques)



### 4.5.3 Risque feu de forêt

Le feu de forêt est un sinistre qui se déclare dans une formation naturelle qui peut être de type forestière (forêt de feuillus, de conifères ou mixtes), subforestière (maquis, garrigues ou landes) ou encore de type herbacée (prairies, pelouses...).

En Seine-et-Marne, les feux de forêts se limitent essentiellement aux peuplements résineux et aux landes secondaires qui occupent les sols sableux de la région forestière de Fontainebleau. L'origine des feux, hormis les cas de malveillance, est souvent une imprudence (cigarette, barbecue...) commise par des promeneurs.

**Le risque demeure faible dans le département.** Cependant, la nature du sol peut permettre au feu de couvrir de façon indécélable et de se réveiller brutalement.

Les communes de la CAMVS concernées par un feu de forêt sont : Boissise-la-Bertrand, Dammarie-lès-Lys, La Rochette, Seine-Port et Villiers-en-Bière.

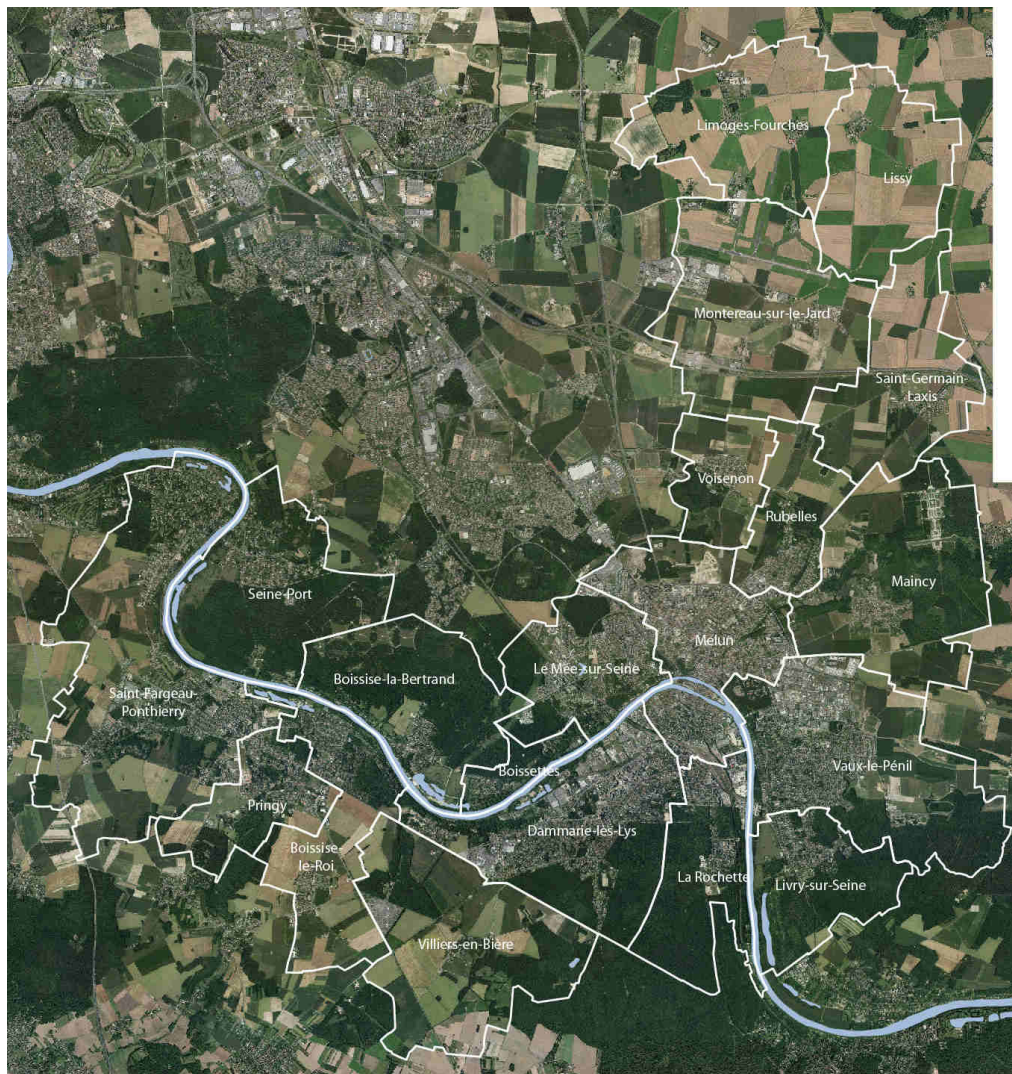
### 4.5.4 Risque sismique

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.

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).



*Localisation des boisements (résidus de la Forêt de Fontainebleau) sur la CAMVS*





### 4.6.3 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 liées aux activités, présente une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque pérenne pour les personnes et/ou l'environnement.

#### Base de données BASOL

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 CAMVS y compte 16 sites référencés :

Commune	Nom	Polluants	Actualités
<b>Boissise-le-Roi</b>	Terrain DESFORGES	Mercure, Plomb, Arsenic	Site ayant fait l'objet d'une surveillance. Situation stable.
<b>Dammarié-les-Lys</b>	COOPER	HAP, BTEX, Hydrocarbures, Arsenic, solvants halogénés	Site en activité, mis en sécurité, restrictions d'usage, traitement des terres polluées et des eaux
	DEVOISSELLE	Solvants halogénés et non halogénés, Hydrocarbures	Site ancien réutilisé, mis en sécurité, pas de surveillance justifiée
	SDPA	Hydrocarbures	Site industriel en friche, mis en sécurité, traitement des déchets, pas de surveillance justifiée
	Site AFFIMET	Chlorures	Site industriel en activité, mis en sécurité, restrictions d'usage, traitement des déchets et des terres polluées
	Site EVERITE	Solvants halogénés	Site industriel en friche, mis en sécurité, traitement des déchets, SUP, restrictions d'usage, eaux souterraines surveillées

<b>La Rochette</b>	SAICA VENIZEL	PCB-PCT, Arsenic, Plomb, Chrome, Nickel, Zinc	Site industriel en activité, mis en sécurité, eaux souterraines surveillées,
	Usine LA ROCHETTE	Plomb, HAP	Site industriel en friche et partiellement réutilisé,
	EPHS	Hydrocarbures, HAP	Site industriel en activité, eaux souterraines surveillées, PAC Risques, PIG
<b>Maincy</b>	Blanchisserie Teinturerie Francilienne	Cuivre, Mercure, Plomb, Solvants halogénés, Zinc, HAP	Site industriel en friche, mis en sécurité, traitement des déchets et des terres polluées, restrictions d'usage
<b>Melun</b>	EDF-GDF	Cyanure, HAP, Hydrocarbures	Site ancien réutilisé, eaux souterraines surveillées,
	Coopération Pharmaceutique Française	/	Site industriel en activité, mis en sécurité, pas de surveillance justifiée
	Moulins de Melun	HAP, Nickel, Hydrocarbures, Plomb	Site ancien réutilisé, mis en sécurité, restrictions d'usage, pas de surveillance justifiée, traitement des terres polluées et des déchets
	SNECMA Moteurs	Hydrocarbures	Site industriel en activité, mis en sécurité, eaux souterraines surveillées, traitement des eaux
<b>Saint-Fargeau-Ponthierry</b>	HENKEL	Hydrocarbures	Site industriel en friche, eaux souterraines surveillées, traitement des terres polluées
<b>Vaux-le-pénil</b>	Ancienne UIOM	/	Site industriel en activité, restrictions d'usage, pas de surveillance justifiée

#### Base de données BASIAS

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 CAMVS compte au total 594 sites référencés sur la liste **BASIAS**, dont : 223 sur la commune de Melun, 99 sur Vaux-le-Pénil, 91 sur Dammarié-les-Lys, 47 sur Saint-Fargeau-Ponthierry.

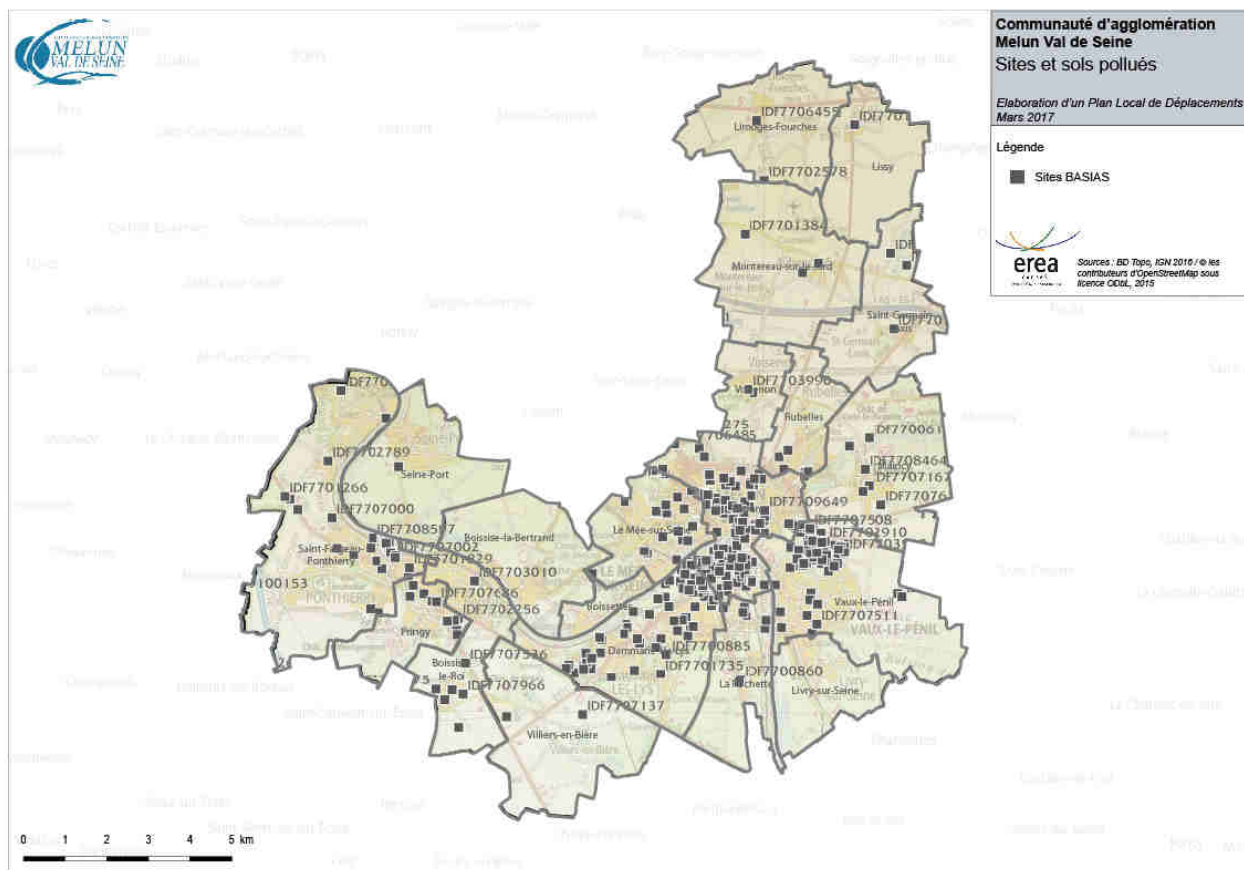
En effet, la « proximité » avec Paris est un vecteur de présence d'anciens sites industriels.

#### 4.6.4 Enjeux en lien avec les déplacements

- Préservation des zones d'expansion des crues et des ouvrages de protection 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.
- 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.

#### 4.6.5 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 (actions à la fois sur la cible et sur l'occurrence).





## 4.7 Milieux naturels

### 4.7.1 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

L'Ile-de-France se trouve à la croisée de plusieurs influences biogéographiques. L'Ouest du territoire (Vexin occidental, Rambouillet) subit une influence biogéographique atlantique, le Sud de la Seine-et-Marne et de l'Essonne, une influence méridionale, et la Bassée témoigne d'une zone d'influence médio-européenne en territoire francilien.

Les milieux naturels d'Ile-de-France sont rencontrés essentiellement dans les départements des Yvelines, de l'Essonne, de la Seine-et-Marne et du Val d'Oise. Paris et les trois départements de la petite couronne hébergent quelques espaces naturels<sup>11</sup>.

Les communes de Dammarie-lès-Lys, La Rochette et Villiers-en-Bière sont concernées par la présence d'un site Natura 2000 : le Massif de Fontainebleau, au titre des Directives « Habitats » (Zone Spéciale de Conservation FR1100795) et « Oiseaux » (Zone de Conservation Spéciale FR1110795).

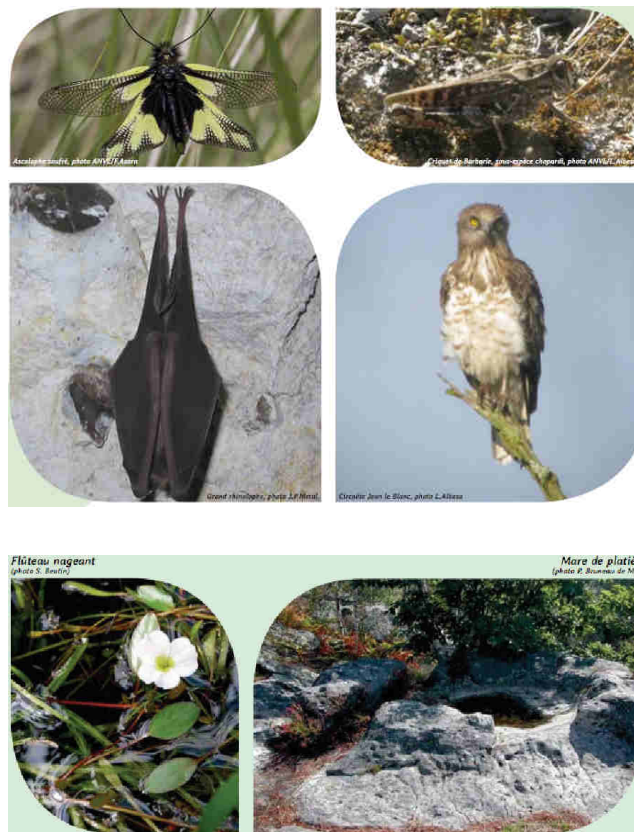
Autrefois appelée Forêt de Bière, le **massif boisé de Fontainebleau** recouvre plus de 25 000 ha et dispose d'une renommée internationale en raison de son histoire, de ses caractéristiques naturelles et de son attrait touristique. Situé à un carrefour biogéographique, la forêt de Fontainebleau abrite une faune et une flore particulièrement riches et diversifiées, au point que certains scientifiques la considèrent comme la forêt la plus riche d'Europe de l'Ouest.

L'intérêt paysager, géomorphologique et écologique du site repose essentiellement sur les platières et les chaos gréseux, ainsi que sur la diversité des substrats géologiques (plateaux calcaires, colluvions sablo-calcaires, sables, grès...).

Les conditions de sols, d'humidité et d'expositions sont très variées. La forêt de Fontainebleau est réputée pour sa **remarquable biodiversité animale et végétale**. Ainsi, elle abrite la faune d'arthropodes la plus riche d'Europe (3 300 espèces de cléoptères, 1 200 de lépidoptères) ainsi qu'une soixantaine d'espèces végétales protégées.

**Beaucoup d'espèces sont rares** dans la plaine française et en limite d'aire. Le massif est célèbre pour les platières gréseuses, les chaos de grès, les landes, les pelouses calcaires et sablo-calcaires, les chênaies pubescentes, les hêtraies...

Cependant, il existe une **pression touristique importante** liée à la proximité de l'agglomération parisienne.



### Les Parcs Naturels Régionaux

Les Parcs Naturels Régionaux (PNR) 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<sup>12</sup>.

Le territoire de la CAMVS est concerné par le Parc Naturel Régional du Gâtinais français.

Le classement a été prononcé par décret le 4 mai 1999. Le territoire comprend 57 communes, dont **Saint-Fargeau-Ponthierry, Pringy, Villiers-en-Bière**. Il concerne environ 72 000 habitants au total, pour une superficie de 65 000 hectares.

Conformément à l'article L.333-1 du Code de l'Environnement, les signataires de la Charte du PNR du Gâtinais français sont tenus d'en **respecter les orientations et d'en appliquer les mesures** dans l'exercice de leurs compétences.



Source images : [www.parc-gatinais-francais.fr](http://www.parc-gatinais-francais.fr)

<sup>11</sup> Source : DRIEE Ile-de-France.

<sup>12</sup> Source : Fédération des parcs naturels régionaux de France.

## Les Réserves Naturelles Régionales

La Réserve Naturelle Régionale « Bruyères de Sainte-Assise » est identifiée sur les communes de Boissise-la-Bertrand et Seine-Port.

Nichés au cœur des 3 000 ha du massif forestier de Bréviande, en Seine-et-Marne, les 93 ha de la Réserve Naturelle Régionale (RNR) constituent, après Fontainebleau, **le plus grand vivier d'insectes d'Île-de-France**. 550 espèces y ont été inventoriées, parmi lesquelles 28 scarabées.

**Reputée pour ses landes de bruyères et d'ajoncs** qui rappellent la Sologne ou la Normandie, la RNR est aujourd'hui fermée au public pour des raisons de sécurité liées à la présence d'installations électriques (vestiges d'une ancienne station radiotélégraphique implantée en 1922). Néanmoins, des visites encadrées sont proposées tout au long de l'année, sur rendez-vous, par les éco-animateurs et gestionnaires de l'agence.

Afin de limiter la propagation des ligneux, défavorables aux espèces de landes, des travaux de restauration écologique sont réalisés, chaque automne. En 2012, des mares ont été restaurées afin de permettre le développement de populations d'amphibiens au sein de la réserve.

Source images : [www.reserves-naturelles.org](http://www.reserves-naturelles.org)



## Les Espaces Naturels Sensibles

Rivières, vallées, plateaux, plaines, forêts, étangs... La Seine-et-Marne se distingue par une nature variée qui abrite une biodiversité riche et utile à l'Homme. Certains de ces milieux naturels et de ces paysages sont fragiles, voire menacés. Ils peuvent être classés « Espaces Naturels Sensibles » (ENS) et bénéficient à ce titre d'une protection renforcée.

Créés, aménagés et entretenus par le Département, les ENS sont des maillons essentiels du développement équilibré de la Seine-et-Marne et du maintien de son cadre de vie privilégié.

Le territoire de la CAMVS est concerné par 3 ENS : « La Prairie Malécot » à Boissise-le-Roi, « Le Parc de Livry » à Livry-sur-Seine, « Le Bois de La Rochette » à La Rochette et Dammarie-lès-Lys.

### La Prairie Malécot :

- Milieux naturels présents : berges de la Seine, prairies
- Intérêts du site : botanique, entomologie, ornithologie
- Particularités : pâturage par chevaux camarguais



© Françoise Coulurier

### Le Parc de Livry :

- Milieux naturels présents : bois, friches, plans d'eau, berges de Seine
- Intérêts du site : botanique, histoire, entomologie, ornithologie
- Particularités : observatoire ornithologique, alignement d'arbres datant du XVIII<sup>ème</sup> s



© Françoise Coulurier

### Le Bois de La Rochette :

- Milieux naturels présents : bois, mares
- Intérêts du site : botanique, entomologie, ornithologie, amphibiens
- Particularités : bois intégré à la forêt de Fontainebleau



© Françoise Coulurier

## 4.7.2 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

Les Zones Naturelles d'Inventaire Ecologiques, Floristiques et Faunistiques (ZNIEFF) 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.



Sont concernées par une ZNIEFF de type I les communes de : Seine-Port, Boissise-la-Bertrand, Le Mée-sur-Seine, Boissise-le-Roi, Dammarie-lès-Lys, La Rochette, Villiers-en-Bière, Livry-sur-Seine, Vaux-le-Pénil.

Sont concernées par une ZNIEFF de type II les communes de : Seine-Port, Boissise-la-Bertrand, Le Mée-sur-Seine, Boissettes, La Rochette, Livry-sur-Seine, Vaux-le-Pénil.

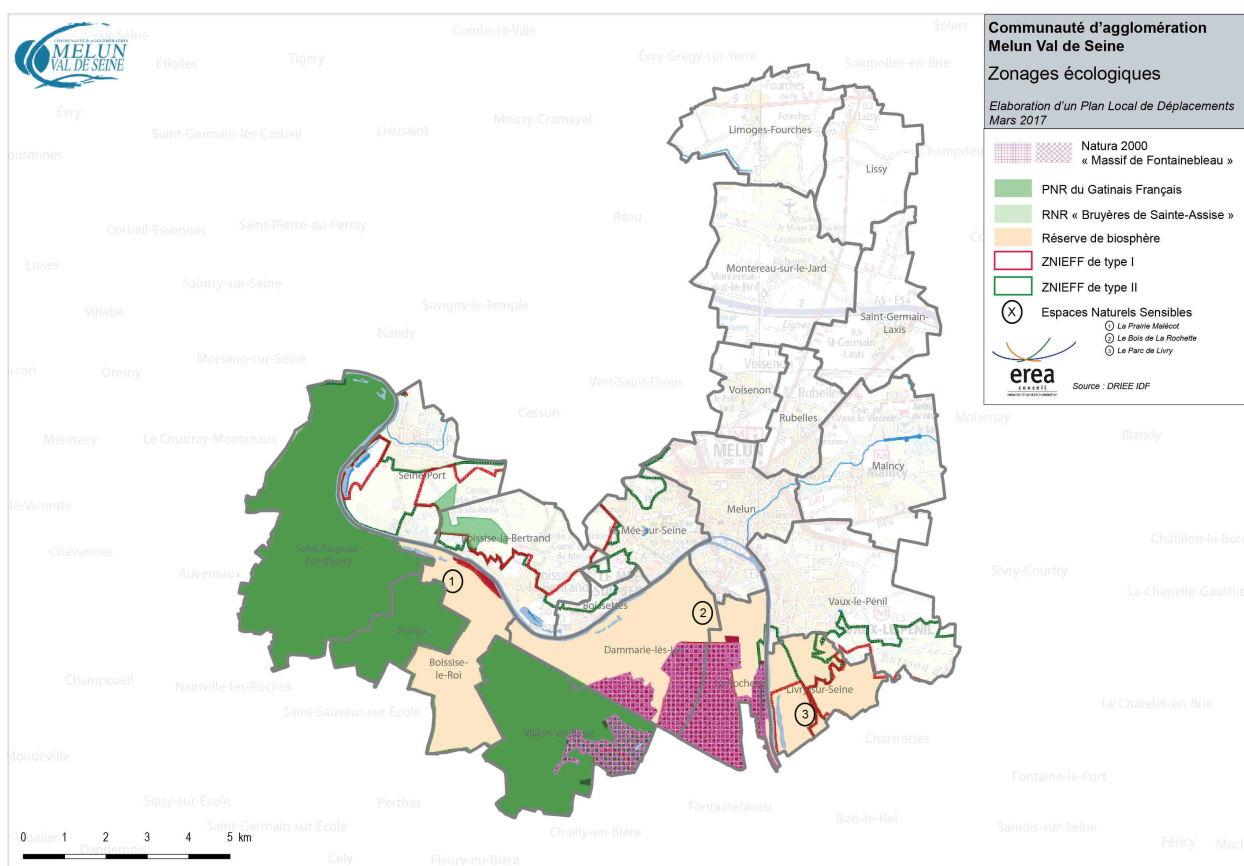
Ces ZNIEFF sont les suivantes<sup>13</sup> :

► **ZNIEFF de type I :**

- \* n°110020134 « Sablières, friches et pelouses de l'Ormeteau »
- \* n°110020124 « Landes de Ste-Assise et Bois de Boissise-la-Bertrand »
- \* n°110020022 « Prairie Malecot »
- \* n°110001222 « Massif de Fontainebleau »
- \* n°110030081 « Parc de Livry »
- \* n°110030093 « Buisson de Massoury »

► **ZNIEFF de type II :**

- \* n°110020147 « Bois et landes entre Seine-Port et Melun »
- \* n°110001309 « Vallée de la Seine entre Melun et Champagne-sur-Seine »
- \* n°110020148 « Buisson de Massoury »



<sup>13</sup> source : INPN-MNHN.

### 4.7.3 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<sup>ème</sup>), 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 CAMVS

Type	Description
Réservoir de biodiversité	Sites Natura 2000, RNR, PNR, ZNIEFF de types I & II
Sous-trame arborée	Forêts de feuillus, forêts de conifères, arbres isolés / alignements / parcs et autres boisements
Sous-trame herbacée	Prairies, landes, milieux humides / marais / friches, jardins et espaces verts
Sous-trame grandes cultures	Cultures de plein champ, secteurs de concentration de plus de 5 mares et mouillères agricoles
Sous-trame bleue	Cours d'eau navigables et canaux, cours d'eau permanents et intermittents, secteurs de concentration de plus de 5 mares et mouillères, zones à dominante humide du SDAGE

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

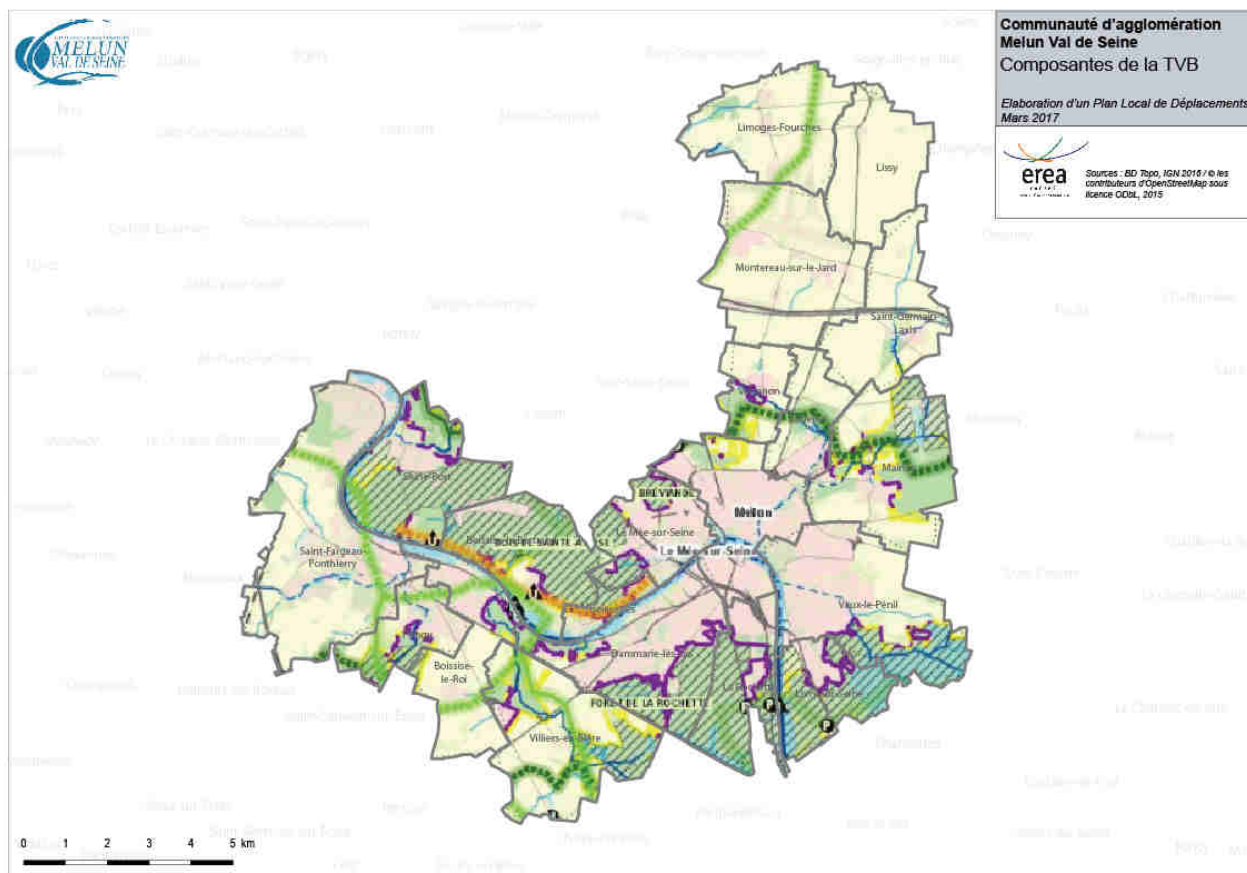
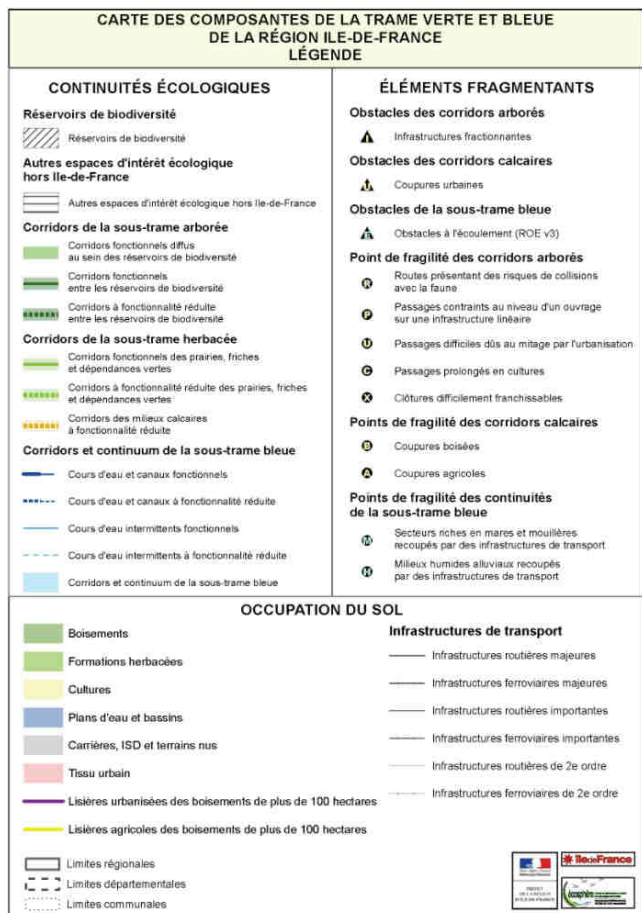
- Par différentes formes d'obstacles (routes, voies ferrées, constructions, barrages, micro centrales, pollutions, clôtures...)
- Par divers milieux répulsifs peu favorables (densité d'habitat, zones d'activités denses, agriculture intensive)

**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.**

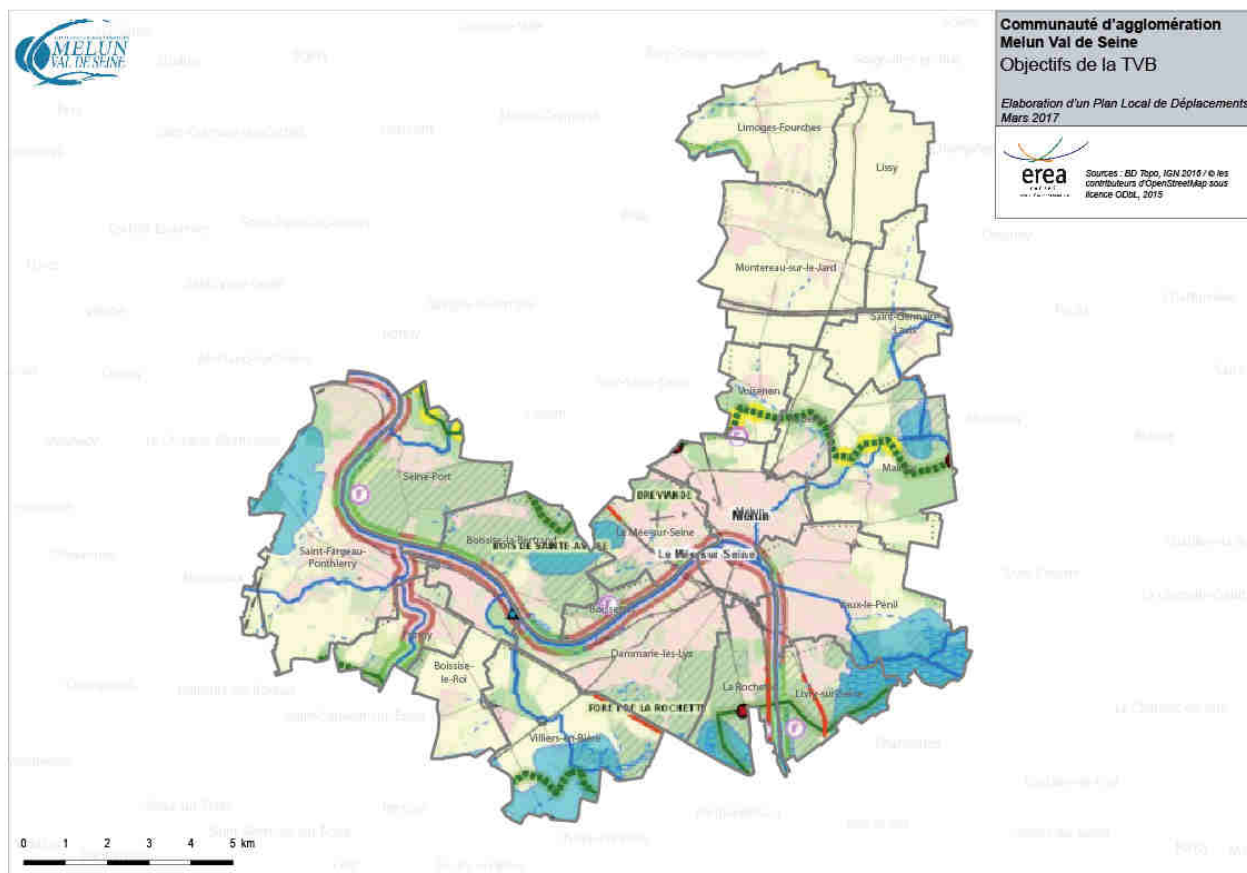
Le territoire de la Communauté d'Agglomération présente une densité urbaine élevée de par son positionnement en périphérie de la couronne parisienne. Des espaces forestiers et agricoles sont préservés au Nord et à l'Ouest du territoire intercommunal. Ils témoignent de la transition entre la région parisienne fortement urbanisée et le milieu plus rural à l'Est et au Sud de la Petite Couronne.

La Seine et ses affluents, ainsi que les plans d'eau, permettent aux espèces des milieux aquatiques et humides de se déplacer.

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







#### 4.7.4 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'Ile-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 :

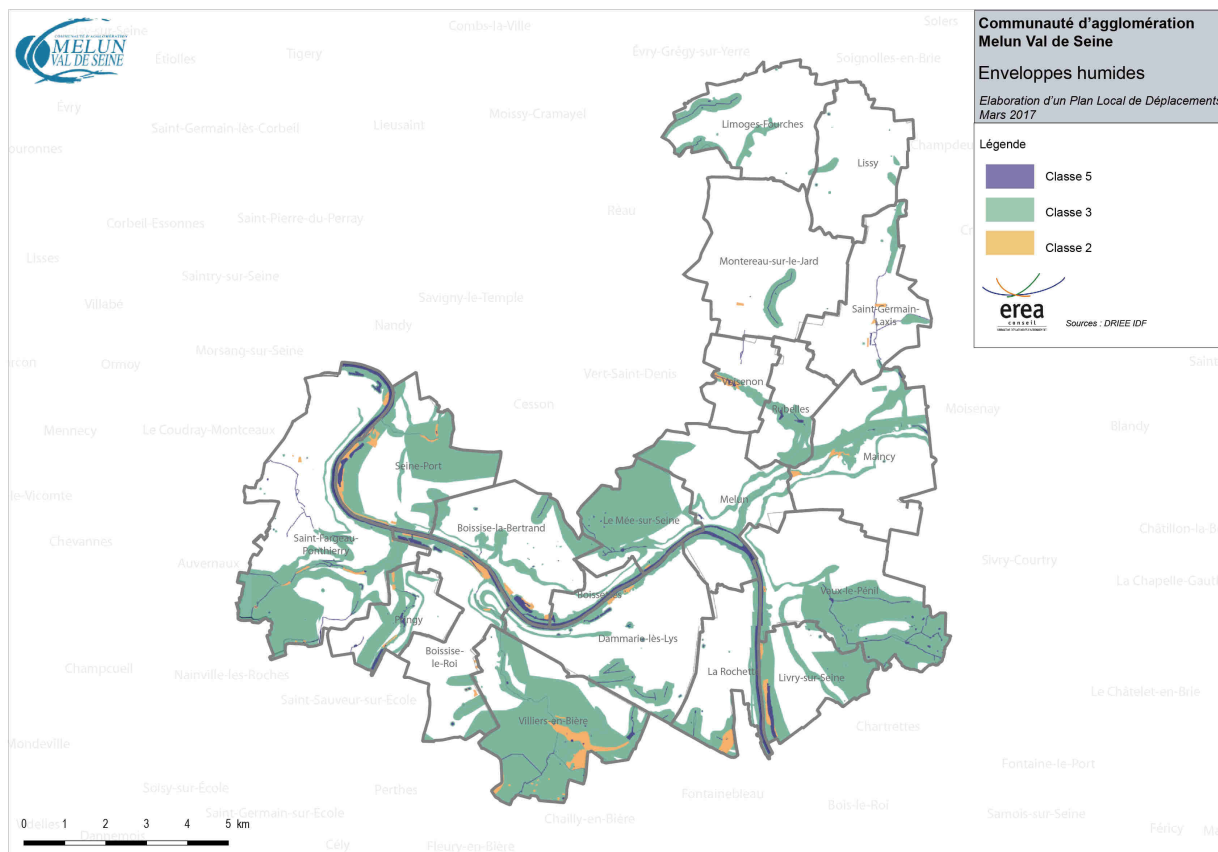
- Un bilan des études et une compilation des données préexistantes
- L'exploitation d'images satellites pour enrichir les informations sur le critère sol

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 CAMVS, 3 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 probabilité importante de zones humides, mais dont le caractère humide et les limites restent à vérifier et à préciser
- **Les zones de classe 5**, qui correspondent à une enveloppe où sont localisées toutes les zones en eau (non considérées comme des zones humides)

Les vallées, les communes de Seine-Port, Saint-Fargeau Ponthierry, Villiers-en-Bière, Le Mée-sur-Seine, Livry-sur-Seine et Vaux-le-Pénil apparaissent particulièrement concernées par la problématique des zones humides.



#### 4.7.5 Enjeux en lien avec les déplacements

- Les réservoirs de biodiversité, le continuum bleu et les corridors (comprenant les Natura 2000, PNR, RNR, ENS et ZNIEFF) 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.

#### 4.7.6 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, le milieu aquatique et ses berges. Les aménagements des bermes routières sont également des milieux à considérer pour la circulation des espèces sauvages.

4.8 Paysage et patrimoine

4.8.1 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.

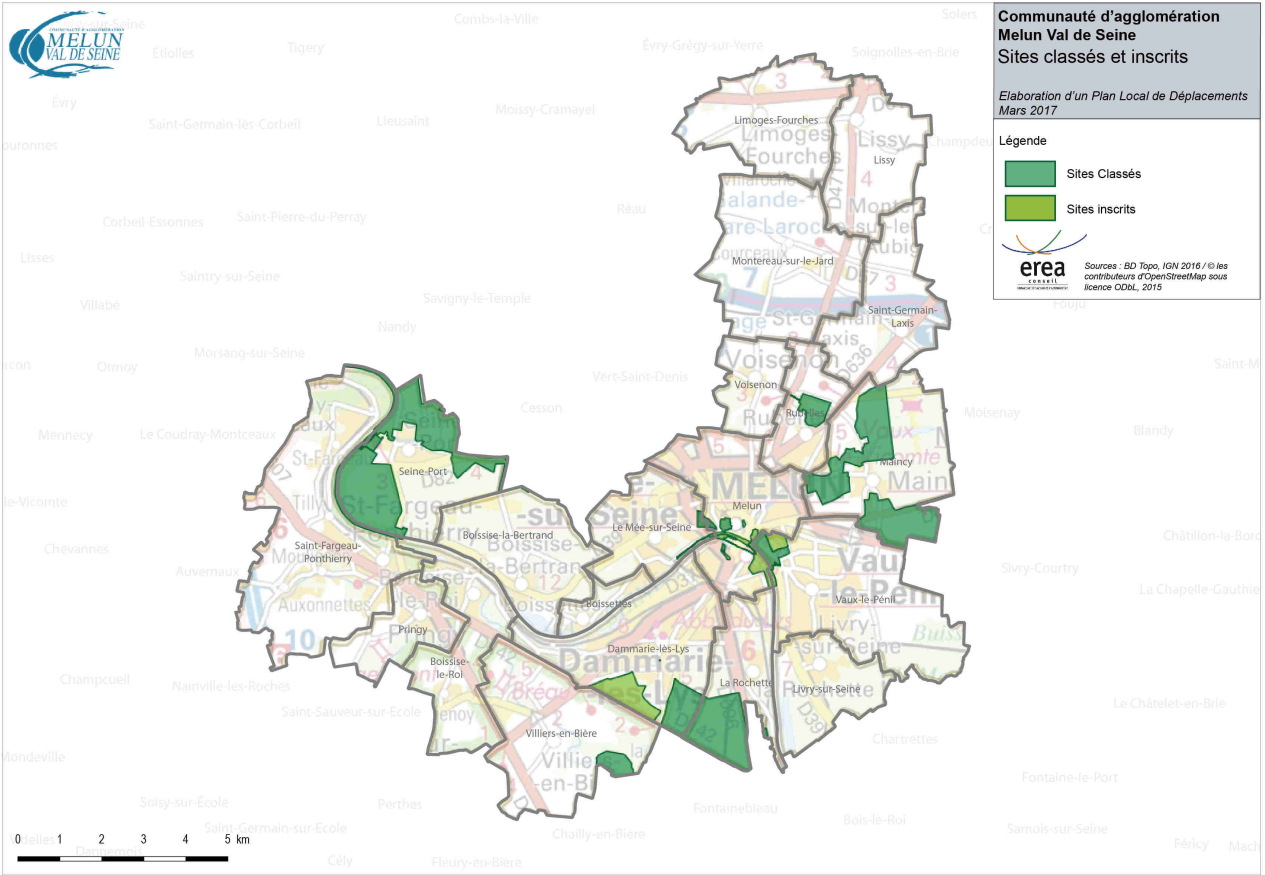
Le territoire de la CAMVS présente une sensibilité patrimoniale élevée, comme en témoignent les mesures de protections, nombreuses et variées, mises en place.

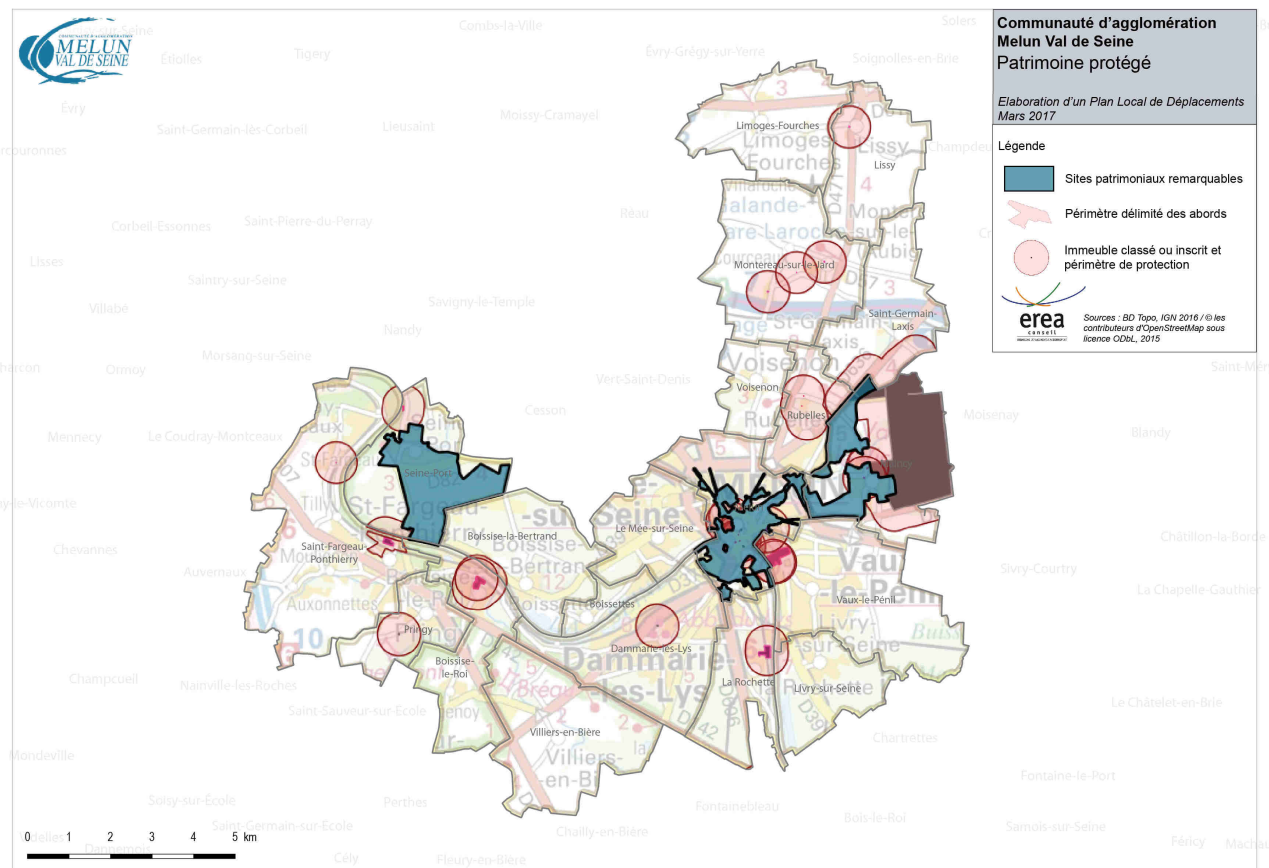
Ainsi, les éléments de patrimoine protégés, recensés sur le territoire intercommunal, correspondent à :

- 31 édifices classés ou inscrits au titre des Monuments Historiques
- 10 sites classés
- 7 sites inscrits
- 3 Sites Patrimoniaux Remarquables
- 1 périmètre délimité des abords

Type de protection	Dénomination
Sites classés	Forêt domaniale de Fontainebleau (17 434 ha)
	Cèdre de la résidence Croizat
	Préfecture de Melun, ses jardins et ses abords (6,5 ha)
	Château et parc à Vaux-le-Pénil (31 ha)
	Parc Debreuil à Le Mée-sur-Seine (10 ha)
	Propriété des Iles à Seine-Port (11 ha)
	Vallée du ru d'Ancoeuil (1 870 ha)
	Boucles de la Seine et vallon du ru de Ballory (776 ha)
	Domaine de Rubelles (36 ha)
Sites inscrits	Pré-Chamblain et ses plantations à Melun (1 ha)
	Jardin botanique et Place Praslin (3 ha)
	Abords de la Forêt de Fontainebleau (2 089 ha)
	Hôtel de Ville et jardin à Melun (1 ha)
	Boulevard Chamblain à Melun (1 ha)
	Rives de l'Almont à Melun (3 ha)
	Rives de la Seine à Melun (10 ha)
	Parc et abords du Château de Vaux-le-Pénil (170 ha)

Type de protection	Dénomination
Sites patrimoniaux remarquables	Seine-Port (ZPPAUP – 14/09/06)
	Melun (AVAP – 18/02/16)
	Maincy (AVAP – 17/11/14)
Périmètre Délimité des Abords	Centrale électrique de l'ancienne usine Leroy, à Saint-Fargeau Ponthierry





## 4.8.2 Structure des 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 Déplacements, au travers de 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 CAMVS 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 de Seine-et-Marne définit 4 types de paysages sur le territoire de la CAMVS :**

► **Les plateaux cultivés**

Un relief plat recouvert par les cultures.

La plus grande part de la surface du département est constituée par les plateaux sédimentaires du Bassin parisien aux terres enrichies par les limons. Selon leur socle géologique, les reliefs sont plus ou moins plans, plus ou moins entaillés de vallées, plus ou moins marqués de la présence de buttes ou, au contraire, faiblement infléchis par de douces dépressions. Certaines vallées sont intégrées aux plateaux ; il s'agit de simples inflexions, dans lesquelles se poursuit l'unité des surfaces cultivées.

► **Les vallées**

Le contraste entre les plateaux et les vallées dessine la physionomie de la Seine-et-Marne. Les structures des vallées définissent des circonstances très particulières de paysage. Les coteaux qui referment l'horizon créent ainsi des lieux séparés des plateaux et offrent des plans visuels verticaux.

Associées à la présence des cours d'eau, d'une agriculture spécifique et, surtout, d'une présence urbaine beaucoup plus importante, ces conditions du relief justifient la définition d'un type spécifique de paysage.

► **La forêt**

La forêt de Fontainebleau est unique. Elle constitue son propre modèle et se confond avec le « type de paysage » qu'il était nécessaire de constituer pour elle.

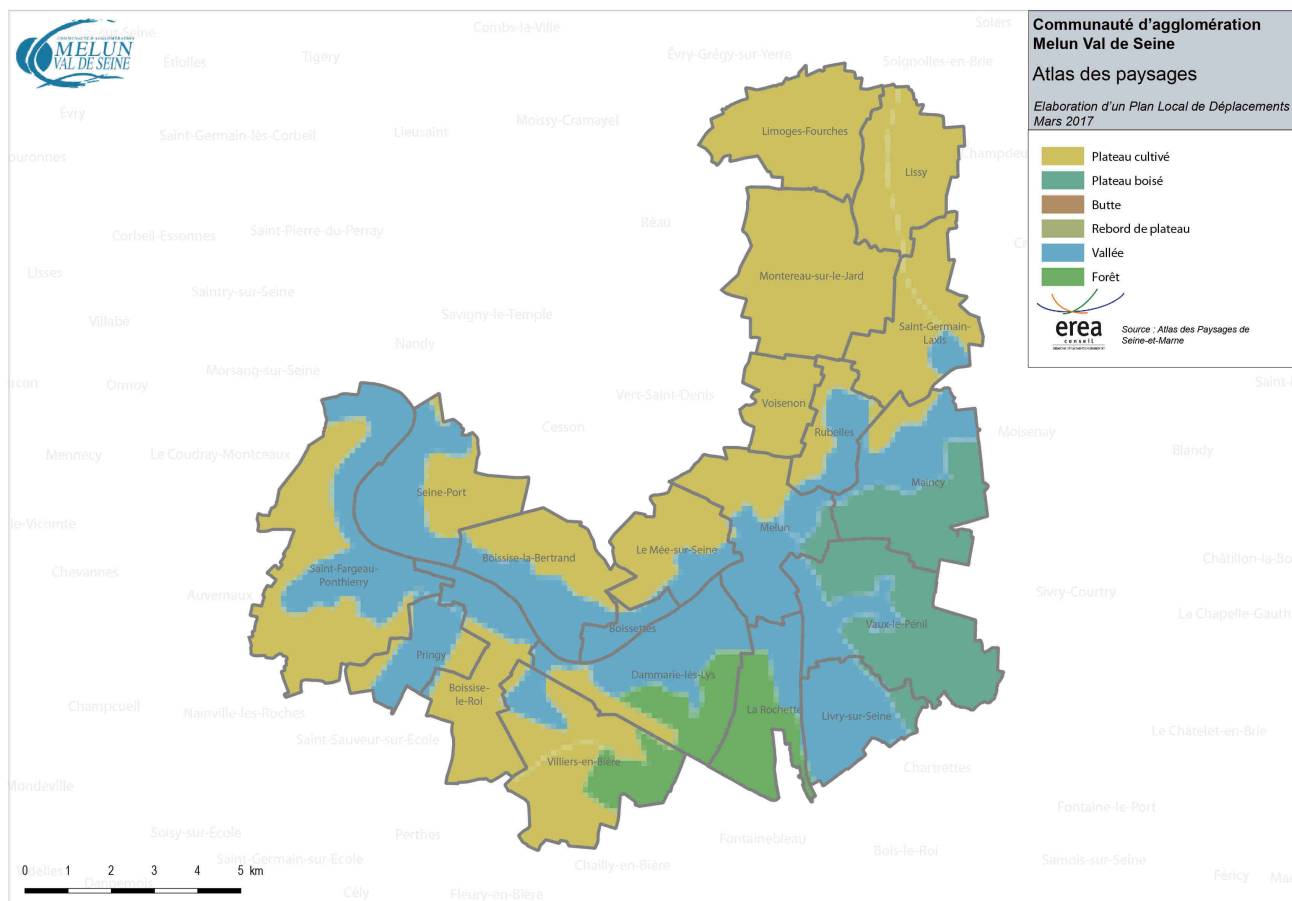
Les paysages y traduisent un relief et un sol particuliers, où se dévoilent les contours complexes d'un plateau strié par une succession de dorsales de grès. La roche y apparaît directement (chaos et sables), apportant aux paysages une part d'originalité.

Les arbres et l'ensemble de la végétation s'ajoutent pour créer ces ambiances si particulières.

► **Les plateaux boisés**

Par leur relief, les deux « plateaux boisés » se présentent dans la continuité des plateaux cultivés, avec lesquels ils partagent l'appellation de « Brie » : Brie boisée et Brie du Châtelet. La nature du sol est cependant différente, plus argileuse, moins drainante.

Aussi, ces plateaux ont-ils été moins défrichés que les vastes campagnes voisines. L'histoire de régions de marches, entre les possessions du roi et celles des comtes de Champagne, a également compté dans cette vocation forestière, tout comme l'intérêt des princes pour la chasse. Il en résulte des paysages de clairières, d'horizons boisés toujours présents, de forêts structurées en bois de chasse en étoile où l'ombre alterne avec la lumière des cultures. L'eau des rivières, des mares, du sol même, souvent gorgé, contribue fortement à l'ambiance de ces ensembles.



### 4.8.3 Enjeux en lien avec les déplacements

- Prise en compte des enjeux et prescriptions de l'Atlas des Paysages de Seine-et-Marne.
- 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.

### 4.8.4 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.

*Massif de Fontainebleau*



*Vallée de l'Ecole*



*Plaine de Bière*



*Val d'Ancœur*



*Brie du Châtelet*



*Plateau de Melun-Sénart*



*Brie de Mormant*



*Boucles de la Seine*



## **5 PRINCIPALES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE**





## 5.1 Evaluation synthétique des incidences du PLD, par thématique environnementale

Enjeu environnemental	Incidences positives attendues	Incidences négatives potentielles
<p><b>Qualité de l'air</b></p> <p><b>Emissions de gaz à effet de serre (GES)</b></p> <p><b>Consommations énergétiques</b></p>	<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 pistes d'actions / axes d'amélioration sont particulièrement ambitieux 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), 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>Les différents projets d'aménagement programmés sur la CAMVS (Cf. paragraphe 2.10. Perspectives d'évolution du territoire et incidences sur la mobilité) devront être mis en œuvre en optant pour le principe du chrono-aménagement.</p> <p>En complément de 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>Conformément aux ambitions d'un PLD, les pistes d'actions / axes d'amélioration proposés (diminution de la part des déplacements en véhicules particuliers au profit des modes alternatifs – modes actifs, covoiturage 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.</p> <p>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"> <li>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, PDA, PDIE)</li> <li>De la fluidification de la circulation (action sur la circulation et le stationnement des véhicules particuliers et des poids lourds, actions relatives à la hiérarchisation de la voirie)</li> <li>Du meilleur jalonnement des parcours poids lourds</li> </ul> <p>Le programme d'actions 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"> <li>D'un report modal des véhicules individuels vers les transports collectifs et modes actifs, améliorant l'efficacité énergétique par kilomètre parcouru</li> <li>D'une meilleure efficacité des parcours, réduisant les distances parcourues au sein du territoire (principe de hiérarchisation du réseau)</li> <li>Du recours à des modes de transports plus efficient (transport des marchandises par voie fluviale ou ferrée)</li> </ul>	<p>Quelques actions pourront cependant présenter un impact négatif localisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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.</li> </ul>

Enjeu environnemental	Incidences positives attendues	Incidences négatives potentielles
<b>Exposition au bruit</b>	<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 (harmonisation des vitesses à 70 km/h sur les RD605 et RD606, apaisement des « quartiers gares » par exemple).</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"> <li>➤ 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, PDA, PDIE et PDE)</li> <li>➤ De l'augmentation de l'usage des transports non bruyants (véhicules électriques, vélos et marche à pied)</li> <li>➤ De la fluidification de la circulation</li> </ul>	<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 : Melun, Les Mées, Ponthierry, ...).</p>
<b>Gestion de l'eau</b>	<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 : 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>	<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>
<b>Risques majeurs</b>	<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 -, ne devrait pas aggraver les risques recensés sur le territoire de la CAMVS, 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>

Enjeu environnemental	Incidences positives attendues	Incidences négatives potentielles
<p><b>Biodiversité</b></p>	<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.</p> <p>Toutefois, elles peuvent aussi provoquer la destruction de milieux naturels par l'aménagement de certains espaces laissés en friches, et sur lesquels une faune et une flore spécifique se sont développées. 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, pourront 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>
<p><b>Paysage et patrimoine</b></p>	<p>L'impact du PLD sur le paysage et le patrimoine est souvent indirect. 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, désaturent 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>L'aménagement du pôle gare sur Melun est de nature à générer des modifications paysagères substantielles, qu'il conviendra de prendre en compte par un travail architectural et paysager.</p>

## 5.2 Evaluation synthétique des incidences environnementales du PLD, par thématique « mobilité »

### 5.2.1 Les transports collectifs

PISTES D'ACTIONS / AXES D'AMÉLIORATION	EFFETS ATTENDUS	PROPOSITION D'INDICATEURS DE SUIVI
Rendre accessible l'information et la préparation au voyage, afin de pallier les difficultés des personnes handicapées sensorielles (malvoyantes, malentendantes...) et des personnes en insertion sociale : illettrisme, compréhension des dispositifs d'aide	Ces actions visent directement une augmentation significative de la part modale des transports collectifs en renforçant l'attrait du réseau.	
Conseiller la mobilité pour accompagner les plus démunis	L'amélioration ou la création de desserte en transports collectifs s'accompagnent de plusieurs objectifs :	
Améliorer la lisibilité des dispositifs d'aide	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'amélioration de la lisibilité du réseau</li> </ul>	
La tarification des services pour les personnes à besoins spécifiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'amélioration de la vitesse commerciale, et donc du niveau de concurrence fait à la voiture</li> </ul>	
Poursuivre les actions engagées en faveur de l'accessibilité du réseau de transports collectifs, de la voirie et des établissements recevant du public : travaux de voirie, véhicules adaptés, personnel formé en vue d'une mobilité plus facile et plus confortable	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Une meilleure adaptation à l'adéquation entre l'offre et la demande, notamment au regard de besoins de déplacements domiciles-travail</li> </ul>	
Adapter les services à la prise en charge des personnes âgées	Outre un renforcement de l'attractivité du territoire par le biais des transports collectifs, ces actions permettront de fluidifier le trafic local.	
Faire évoluer le réseau Melibus pour desservir les nouveaux quartiers	L'ensemble de ces actions est de nature à réduire les nuisances liées à l'usage de la voiture individuelle, tant en matière 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).	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Enquêtes satisfaction des usagers</li> </ul>
Desservir le territoire en transports collectifs et en particulier : les zones d'emploi (parcs d'activités, établissements en horaires décalés), certains générateurs de déplacements, les communes de 2 <sup>ème</sup> couronne de l'agglomération, les futures zones de développement urbain		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Evolution de la fréquentation sur les lignes</li> </ul>
Préparer l'arrivée du TZen2	Par ailleurs, les opérations de rabattement vers les transports collectifs doivent permettre, à long terme, la réduction de l'utilisation de la voiture. L'aménagement d'un pôle d'échange de qualité sur Melun poursuit un objectif d'amélioration de l'offre existante.	
Affirmer les lignes à vocation structurantes		
Conforter un réseau de lignes secondaires	Cet aménagement est toutefois susceptible de générer des incidences territorialisées environnementales (notamment en matière de gestion des eaux pluviales, d'impacts sur les milieux naturels et la trame verte urbaine). Par ailleurs, une vigilance reste toutefois à porter sur l'intégration paysagère de cet aménagement.	
Améliorer la desserte du périurbain en utilisant les possibilités de transport à la demande		
Conforter les lignes express		
Relier les bourgs non desservis aujourd'hui	L'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.	
Mettre en œuvre la desserte des zones de développement urbain		
Aménager un pôle gare de qualité sur Melun		
Accompagner et valoriser les améliorations apportées au RER D et au Transilien R		



## 5.2.2 Les modes actifs

PISTES D'ACTIONS / AXES D'AMÉLIORATION	EFFETS ATTENDUS	PROPOSITION D'INDICATEURS DE SUIVI
Rendre accessible d'autres modes de déplacements : les vélos (vélo et vélo à assistance électrique), l'amélioration de la perméabilité du territoire pour les piétons (traversées d'axes, liaisons entre les quartiers)	<p>Les actions en faveur du développement des cheminements piétons et cyclables doivent favoriser les déplacements pédestres et cyclables, 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>	
Aider au développement des services autour du vélo : réparations, locations, promotion du vélo électrique, stationnement au domicile, dans les équipements ou dans la rue	<p>Les actions en faveur d'une meilleure définition des cheminements doivent permettre la réduction de l'utilisation de la voiture, tant pour les trajets quotidiens que les trajets exceptionnels.</p> <p>Ces actions doivent 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>	
Améliorer l'environnement autour de la marche à pied et du vélo		
Assurer la continuité des aménagements des itinéraires cyclables et piétons	<p>On notera toutefois que la réalisation d'infrastructures spécifiques « modes actifs » peut entraîner la création d'ouvrages : ceux-ci 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 cyclables entraîne des effets d'emprises ayant une incidence potentielle sur l'écoulement des eaux pluviales et les milieux naturels. De plus, l'aménagement de pistes cyclables et de voies vertes peut induire une imperméabilisation du sol. Ces impacts devront donc être évalués dans le cadre des procédures réglementaires de chaque projet.</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. Cette action participe également 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>Enfin, le développement des solutions d'équipement vélo permettront à court, moyen et long terme de lever les freins liés à l'objet vélo : location de vélo, facilités pour réparer son vélo, stationnements, ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur des pistes et bandes cyclables créées dans le cadre du PLD</li> <li>Nombre d'interconnexions créées entre les pistes cyclables</li> <li>Nombre de parc vélos publics réalisés sur le territoire</li> <li>Evolution du nombre et du type de places offertes (arceau, abri, box...)</li> </ul>
Aménager des itinéraires à moyen ou long terme		
Mettre en place des dispositifs de stationnement vélo sécurisés dans les pôles d'échanges		
Jalonner les itinéraires structurants	<p>La création de stationnements adaptés doit favoriser, à long terme, la pratique du vélo et ainsi permettre la réduction des déplacements en voiture. Cette action participe également 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>Enfin, le développement des solutions d'équipement vélo permettront à court, moyen et long terme de lever les freins liés à l'objet vélo : location de vélo, facilités pour réparer son vélo, stationnements, ...</p>	
Prévoir un espace dédié au stationnement vélo dans les constructions nouvelles		
Réserver une place de stationnement de véhicule particulier sur 50 pour le stationnement vélo, dans un rayon de 800 mètres autour des gares		

## 5.2.3 L'éco-mobilité, le management de la mobilité, l'usage collaboratif de la mobilité

PISTES D'ACTIONS / AXES D'AMÉLIORATION	EFFETS ATTENDUS	PROPOSITION D'INDICATEURS DE SUIVI
Améliorer l'environnement autour de la marche à pied et du vélo : jalonnement cyclable et piétonnier, promotion de la promenade et de la randonnée urbaine, animation des parcours par le déploiement de totems, repères et signaux, ou par du mobilier urbain favorisant le repos	L'ensemble des actions concourant à favoriser la pratique du covoiturage ou de l'autopartage permet de diminuer sensiblement le nombre de véhicules en déplacement sur le territoire, par rapport au nombre de personnes transportées. 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.	
Aider au développement des services autour du vélo : réparations, locations, promotion du vélo électrique, stationnement au domicile, dans les équipements ou dans la rue	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).	
Favoriser le déploiement de services privés d'autopartage (Clem, ...) et de covoiturage (IDVroom, Covoiturage77, ...) en mettant à disposition les infrastructures nécessaires, sur voirie et dans les parkings publics, et en intégrant ces offres dans le bouquet de mobilité proposé aux habitants et aux entreprises	L'action concernant la mise en œuvre de PDE, PDA, PDIE et PDES vise à essaimer les efforts engagés par la collectivité au sein de l'ensemble des administrations et entreprises du territoire. 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).	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Enquêtes de fréquentation des aires de covoiturage/autopartage et de la pratique du covoiturage/autopartage sur le territoire (dans le cadre des Enquête Ménage-Déplacement)</li> </ul>
Développer le conseil en mobilité : rendre accessible une information et des conseils personnalisés pour optimiser les déplacements des personnes et des entreprises	L'orientation n°5 va dans le sens d'une amélioration de la situation existante, pour les personnes à besoins spécifiques.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Nombre de plans de déplacements (PDA, PDE, PDIE, PDES) en cours d'élaboration et nombre acté</li> </ul>
Développer l'information sur la pollution de l'air le long des principaux axes de transport	Enfin, l'orientation n°6 (« Promouvoir une mobilité favorable à l'amélioration de la santé et du cadre de vie ») regroupe les 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).	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Evolution de la part modale des salariés</li> </ul>
Définir un plan de communication proactif et largement axé sur l'évolution des comportements de mobilité	On notera particulièrement qu'il est à attendre :	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Nombre d'IRVE installées</li> </ul>
Pérenniser les aires de covoiturage existantes, matérialiser les aires de covoiturage spontanée, créer de nouvelles aires de covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Une valorisation de l'image des modes alternatifs (TC, modes actifs vélo et marche à pied, covoiturage, autopartage)</li> </ul>	
Organiser les trajets en auto-stop organisé en lien avec la plateforme départementale	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Un report modal de la voiture vers les TC pour les déplacements domicile-travail</li> </ul>	
Améliorer la communication sur les Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques existantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Un développement du covoiturage et de l'autopartage</li> </ul>	
Accompagner les entreprises pour la mise en place de PDIE		

## 5.2.4 Le stationnement des véhicules motorisés

PISTES D'ACTIONS / AXES D'AMÉLIORATION	EFFETS ATTENDUS	PROPOSITION D'INDICATEURS DE SUIVI
<p>Amplifier une politique de stationnement défavorable à l'autosolisme et à la longue durée</p> <p>Faire des parkings mutualisés de véritables centres de services de la mobilité, proposant un bouquet de services aux habitants (stationnement sécurisé des deux roues, prêt ou location et réparation de vélos, distributeurs de titres de transport, bornes interactives d'orientation, voire services de conciergerie)</p> <p>Renforcer les plans de stationnement pour orienter les usagers vers les parcs relais</p> <p>Adapter les réglementations existantes pour concilier les différents usages (rabattants, résidents)</p> <p>Réglementer l'offre de stationnement en centre-ville et centre-bourg</p> <p>Adapter les réglementations existantes pour préserver une offre de stationnement mixte</p> <p>Ordonnancer l'offre de stationnement existante</p> <p>Améliorer l'attractivité des parcs-relais et parcs d'intérêt régionaux aux abords des gares</p> <p>Adapter les normes de stationnement dans les espaces privés autour des gares en fonction des configurations locales</p> <p>Améliorer la communication sur les Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques</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"> <li>➤ 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</li> <li>➤ D'optimiser l'utilisation des espaces de stationnement existants, voire valoriser une partie du foncier pour d'autres usages (constructions, espaces publics, espaces verts)</li> <li>➤ De favoriser le report modal de la voiture particulière vers d'autres modes de déplacements, et en particulier les modes actifs</li> </ul> <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>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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Taux de remplissage des parkings en ouvrage</li> <li>➤ Evolution du nombre d'infractions de stationnement constatées</li> <li>➤ Evolution des abonnements résidents</li> <li>➤ Evolution du parc de stationnement vélo</li> <li>➤ Evolution du nombre de bornes de recharge</li> </ul>

## 5.2.5 Le partage de la voirie et la sécurité routière

PISTES D'ACTIONS / AXES D'AMÉLIORATION	EFFETS ATTENDUS	PROPOSITION D'INDICATEURS DE SUIVI
<p>Promouvoir un mode de partage de la rue mettant davantage en avant le concept de mixité et visant à réduire la vitesse des véhicules lorsque cela est nécessaire</p> <p>Réglementer et réaliser des travaux de réaménagement des espaces publics visant à déspecialiser plus ou moins fortement les fonctions</p> <p>Envisager, sur certains secteurs ou certains axes, des infrastructures en faveur des deux-roues ou des piétons</p> <p>Harmoniser la vitesse à 70 km/h sur la RD605 et la RD606 dans la traversée de la CAMVS</p> <p>Sécuriser les points noirs accidentogènes</p> <p>Apaiser ou poursuivre l'apaisement des « quartiers gare »</p> <p>Résorber les coupures locales / Résorber les coupures urbaines majeures grâce à la création de nouveaux franchissements</p> <p>Développer les modes actifs</p>	<p>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.</p> <p>Ce report modal, ainsi que la diminution des vitesses de circulation, devraient entraîner une limitation des émissions de polluants atmosphériques à l'échelle locale, des consommations énergétiques et des émissions de GES, ainsi qu'une réduction des nuisances acoustiques liées à la circulation routière.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>► Evolution de l'accidentologie</li> <li>► Exposition au bruit des habitants</li> </ul>

## 5.2.6 Le transport de marchandises et l'organisation des livraisons

PISTES D'ACTIONS / AXES D'AMÉLIORATION	EFFETS ATTENDUS	PROPOSITION D'INDICATEURS DE SUIVI
<p>Favoriser l'émergence d'un espace logistique urbain au Tertre de Chersy</p> <p>Limiter les nuisances générées par le fret urbain et organiser la circulation des véhicules à gros gabarit dans les centres villes et centres bourgs</p> <p>Privilégier le développement des ZAE situées à proximité des réseaux ferroviaire, fluvial ou routier structurant</p> <p>Favoriser, mettre en réseau et développer les plates-formes logistiques urbaines existantes</p> <p>Connecter les activités logistiques aux réseaux routiers structurants</p>	<p>La régulation du transport de marchandises au sein de la CAMVS 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).</p> <p>La gestion des trafics de poids lourds desservant ou traversant le territoire, ainsi que les engagements visant à réguler le déplacement des poids lourds au sein de la CAMVS, est de nature à réduire les risques d'accidentologie.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>► Evolution des trafics poids lourds sur les axes réglementés</li> <li>► Nombre de places de livraison créées ou supprimées</li> <li>► Evolution du nombre d'infractions constatées sur les places de livraison</li> <li>► Evolution de l'accidentologie impliquant des PL</li> <li>► Evolution du tonnage de matériaux transporté par voie ferroviaire et fluviale</li> <li>► Nombre de sites logistiques créés</li> </ul>



## **6 PROPOSITIONS DE MESURES ENVIRONNEMENTALES**



## 6.1 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.

## 6.2 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.

## 6.3 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 seront privilégiés 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.

## 6.4 Risques majeurs

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

## 6.5 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.

## 6.6 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 Environnement et Paysage (PEP)**

Affaire suivie par : Perrine MORUCHON

Tél. : +33 5 56 31 46 46

Courriel : [erea@erea-conseil.fr](mailto:erea@erea-conseil.fr)