

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Articulation, incidences, justification des choix et indicateurs de suivi

PLAN LOCAL DE MOBILITE CA ROISSY PAYS DE FRANCE

Rédactrice :
Gwenaëlle Brun
Tél : 04 42 12 53 31
g.brun@ecovia.fr

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Table des matières

1.	Analyse de l'articulation	3
1.1	Articulation du PLM CA Roissy Pays de France avec le PDM Ile-de-France	4
1.2	Cohérence du PLM Ca Roissy Pays de France avec le PCAET	26
1.3	Cohérence du PLM CA Roissy Pays de France avec le SCoT	27
2.	Justification des choix	28
2.1	Solutions de substitution raisonnables	28
2.1.1	Une démarche construite à partir d'une déclinaison locale du Plan des mobilités d'Ile-de-France (PDMIF)	28
2.1.2	Une trajectoire modale visant à infléchir la dépendance automobile	29
2.1.3	Un choix fondé sur une évolution progressive et différenciée des pratiques de mobilité	29
2.2	Les choix ayant conduit à l'Elaboration du PLM de la CA de Roissy	30
2.2.1	Un premier PLM nécessaire pour structurer une politique intercommunale des mobilités	30
2.2.2	Une démarche nourrie par le terrain et les acteurs du territoire	31
2.2.3	Des choix structurés autour de deux grands critères	32
2.2.4	La prise en compte de l'environnement dans les choix du PLM	34
2.3	Justification des choix au regard de l'environnement	39
2.3.1	Une trajectoire modale favorable à la réduction des pressions environnementales	39
2.3.2	Un plan d'action construit pour répondre aux différents enjeux environnementaux	39
3.	Analyse des incidences du PLM	43
3.1	Méthodologie de l'analyse des incidences du plm	43
3.1.1.	En abscisse de l'analyse matricielle : les enjeux environnementaux du territoire	43
3.1.2.	En ordonnées de l'analyse matricielle : les grandes orientations du PLM à évaluer	45
3.1.3.	Le système de notation pour l'analyse multicritère des incidences	45
3.2	Analyse des incidences du plan d'actions	47
3.2.1	Incidences des actions	47
3.2.2	Incidences sur les enjeux environnementaux	49
3.2.3	Mesures ERC préconisées par l'évaluation environnementale	50
3.3	Secteurs susceptibles d'être impactés	51
3.4	Incidences Natura 2000	51
3.4.1	Présentation du réseau Natura 2000	51
3.4.2	Evaluation des incidences Natura 2000	52
3.4.3	Les sites Natura 2000 situés à proximité du projet	52
3.4.5	Évaluation des incidences du PLM sur les sites Natura 2000	54
3.5	Analyse quantitative des émissions de polluants et GES	56
3.6	Analyse des effets cumules	57
3.7	Synthèse de l'analyse des incidences	58
4.	Les indicateurs de suivi	59
4.1	La définition des indicateurs	59
4.1.1	Le suivi au titre de l'environnement	59
4.2	Méthodologie de l'évaluation environnementale	63
4.2.1	Une démarche d'évaluation proportionnée au stade d'élaboration du PLM	63
4.2.2	Méthodologie générale étape par étape	63
4.2.3	Limites de l'évaluation environnementale	64

1. ANALYSE DE L'ARTICULATION

D'après l'article L.1214-7 du Code des transports :

« Modifié par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 16 (V)

Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre Ier du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et avec le schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales.

Le plan de mobilité est compatible avec le plan climat-air-énergie territorial mentionné à l'article L. 229-26 du code de l'environnement lorsque le plan climat-air-énergie territorial recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Le plan de mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux ne recouvrant qu'une partie du périmètre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

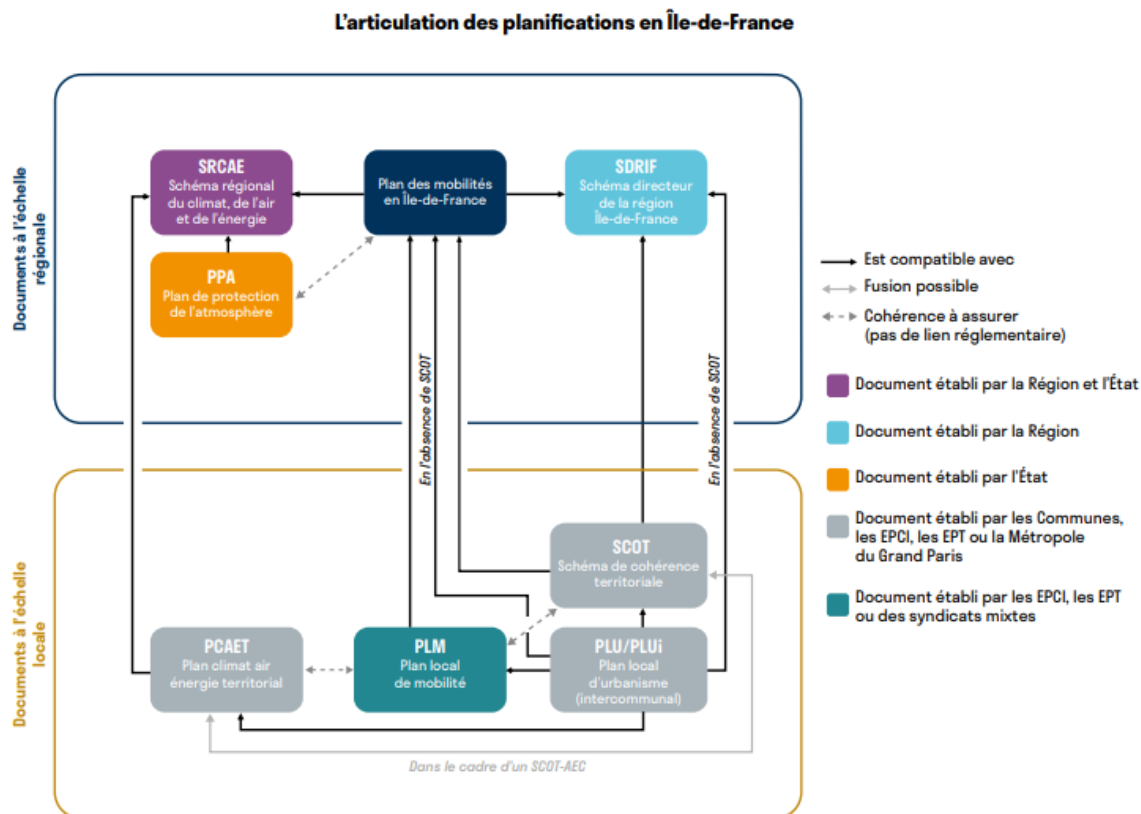
Pour les plans de mobilité approuvés avant l'adoption du plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement ou du schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales, l'obligation de compatibilité mentionnée au premier alinéa du présent article s'applique à compter de leur révision.

Le plan de mobilité prend en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales. »

Les normes dites supérieures s'imposent aux normes dites inférieures, selon différents degrés :

- > **La prise en compte** : c'est la notion la plus souple juridiquement. Elle implique que le document « inférieur » n'ignore pas le document « supérieur ».
- > **La compatibilité** : cette notion traditionnelle — que l'on retrouve en matière d'urbanisme — signifie que le document « inférieur » « ne doit pas être en contrariété » avec le document « supérieur ». Un projet est compatible avec un document de portée supérieure lorsqu'il n'est pas contraire aux orientations ou aux principes fondamentaux de ce document et qu'il contribue, même partiellement, à leur réalisation.
- > **La conformité** : C'est un rapport d'identité. Le document « inférieur » doit être établi sans aucune marge d'appréciation par rapport à la règle, pour autant que celle-ci soit précise, concise et claire.

En Île de France, les PLM doivent être compatibles avec le PDMIF .



Source : Île-de-France Mobilités, au 8 novembre 2023

Figure 1 : Articulation des planifications en Île-de-France (Source : Fiches actions v2.5)

1.1 ARTICULATION DU PLM CA ROISSY PAYS DE FRANCE AVEC LE PDM ILE-DE-FRANCE

Élaboré à l'échelle intercommunale, le Plan local de mobilité constitue la déclinaison locale du Plan des mobilités en Île-de-France. Il vise à définir, pour les cinq années à venir, un programme d'actions territorialisé portant sur l'ensemble des modes de déplacement, afin de structurer une politique de mobilité cohérente à l'échelle du territoire.

Les PLM ont vocation à décliner prioritairement les actions socles du plan régional. Dans la continuité de l'évaluation du PDUIF menée en 2021, le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 s'organise autour de grands leviers d'action visant à développer les alternatives à la voiture individuelle, mieux partager la voirie et l'espace public, optimiser la logistique urbaine, accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules et faire évoluer les comportements.

Le schéma ci-après rappelle cette structuration du Plan des mobilités en Île-de-France et identifie les actions devant prioritairement trouver une traduction dans les Plans locaux de mobilité.

5 grands leviers d'action	11 AXES	20 ACTIONS
I Développer les modes alternatifs à la voiture solo	Poursuivre le développement de transports collectifs : l'attractivité du bus	1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
	Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
	Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements	3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération
		3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs (bus)
	Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	4.1 Développer les infrastructures cyclables
II Partager la voirie et l'espace public entre les modes		4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo
	Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés
	Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée. <i>La question du rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux routiers (6.2) peut également être traitée dans le PLM, si le territoire en est doté.</i>
	Mieux partager la voirie urbaine	7.2 Améliorer la sécurité routière
	Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux	8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain
III Optimiser la logistique urbaine		8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines
	Soutenir une activité logistique performante et durable	9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale
IV Faire évoluer les parcs		9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable
	Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé
V Changer les comportements		10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique
	Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
		11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
		14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable
		14.2 Développer l'écomobilité scolaire
		14.3 Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés

Figure 2 : Projet de plan des mobilités en Ile-de-France

Le PLM constitue ainsi un outil de coordination des politiques de mobilités à l'échelle intercommunale, en lien avec les communes, Ile-de-France Mobilités et l'ensemble des acteurs concernés.

Actions du PDMIF	Articulation avec le PLM
Axe 1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs	
1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience	
Mesure 1.1.1 Mettre en place le Grand Paris Express et accompagner son déploiement	Le PLM accompagne l'arrivée de la ligne 17 du Grand Paris Express et des futures gares du Triangle de Gonesse, du Mesnil-Amelot et de la plateforme Paris-CDG. Notamment par le suivi des projets de transports lourds, la réalisation des pôles d'échanges multimodaux associés, l'amélioration des rabattements en bus, à pied et à vélo, ainsi que par l'intégration urbaine des futures gares. Les actions B.1.1, B.2.2, B.3.1 et B.3.2 complètent ainsi l'action A.1.1 en organisant l'accessibilité multimodale et le rabattement autour des nouvelles gares.
Mesure 1.1.2 Développer l'offre de mass transit avec la mise en service des autres grands projets d'infrastructures et de desserte	Le PLM décline cette mesure à travers l'action A.1.1, qui accompagne les grands projets ferroviaires structurants pour le territoire, notamment Roissy-Picardie, la ligne 17 du Grand Paris Express et veille également à la réduction de l'impact du CDG Express sur l'offre ferroviaire du quotidien. Cette approche est complétée par les actions sur les PEM, les BHNS, les cars express et l'amélioration des rabattements vers les gares.
Mesure 1.1.3 Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau	Le PLM contribue à cette mesure en soutenant les démarches d'amélioration de la qualité de service des transports lourds, notamment la modernisation des RER B et D et les études relatives aux installations de retournement en gare de Survilliers-Fosses. Il prévoit également un suivi de la fréquentation, des fréquences et de la ponctualité des lignes structurantes.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Mesure 1.1.4 Assurer la réalisation de l'offre et la qualité de service par un suivi renforcé des opérateurs	Le PLM relaie cet objectif à travers le suivi des DSP bus, l'accompagnement de l'évolution des réseaux de transports collectifs et le dialogue avec Île-de-France Mobilités, les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures. L'action B.2.2 prévoit notamment le suivi de l'évolution de l'offre, de la fréquentation des lignes de bus, de l'accessibilité des arrêts et de l'information voyageurs.
Mesure 1.1.5 Poursuivre le renouvellement du matériel roulant ferré et métro	Cette mesure relève principalement d'Île-de-France Mobilités, de la SNCF et des opérateurs. Le PLM l'intègre indirectement en accompagnant les programmes de modernisation des RER B et D et en suivant les évolutions des transports lourds ayant un impact sur le territoire.
Mesure 1.1.6 Renforcer la résilience du réseau et son adaptation aux aléas climatiques	Le PLM contribue indirectement à cette mesure par les actions de modernisation et à travers la requalification des espaces autour des pôles d'échanges (végétalisation des espaces publics, équipements...)
Mesure 1.1.7 Œuvrer à l'amélioration de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines	Le PLM n'est pas concerné.
Mesure 1.1.8 Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores des transports collectifs, ferrés	Le PLM contribue à cette mesure par l'accompagnement des grands projets et dans l'amélioration de l'intégration urbaine des pôles gares, tout en développant plus largement des actions de pacification et de requalification des espaces de mobilité.
1.2 Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit	
Mesure 1.2.1 Limiter l'impact des périodes de travaux sur les voyageurs	Le PLM renforce le dialogue entre les opérateurs de transports et les collectivités territoriales afin de mieux prendre en compte les enjeux du territoire sur les périodes de travaux
Mesure 1.2.2 Mieux gérer et minimiser l'impact des situations perturbées (incidents) sur le réseau de mass transit	Le PLM soutient l'amélioration de la robustesse des lignes structurantes, notamment les RER B et D, ainsi que l'étude d'installations de retournement en gare de Surveilliers-Fosses pour mieux gérer les situations dégradées. Il relaie également l'enjeu d'amélioration de la qualité de service, de la ponctualité et du dialogue avec les opérateurs, en lien avec Île-de-France Mobilités, la SNCF et les gestionnaires d'infrastructures.
1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance	
Mesure 1.3.1 Poursuivre le développement des transports collectifs de surface en site propre	Le PLM décline cette mesure principalement à travers l'action B.2.2, qui prévoit la création de trois lignes de BHNS (bus à haut niveau de service) vers la plateforme aéroportuaire : Goussainville/Parc des Expositions, Villiers-le-Bel/Roissypôle et Garges-Sarcelles/Parc des Expositions/Roissypôle. Ces projets visent à renforcer les liaisons structurantes en transport collectif à travers le développement de couloirs bus. Cette logique est également complétée par l'action A.1.2, notamment avec la volonté d'intégrer des sites propres TC dans les projets de transports en commun

Accuse de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Mesure 1.3.2 Adapter l'offre bus en fonction du développement du réseau de mass transit, du développement urbain et des besoins locaux	Le PLM répond à cette mesure par l'action B.2.2, qui vise à consolider et densifier l'offre de transports collectifs en l'adaptant aux besoins du territoire. Il prévoit notamment l'accompagnement des restructurations de réseaux bus à travers le suivi des DSP bus, la création des BHNS, le développement des cars express, le maintien ou l'amélioration des services de transport à la demande, ainsi que l'adaptation des rabattements vers les gares et futures stations du Grand Paris Express.
Mesure 1.3.3 Maintenir et, si possible, améliorer la performance des lignes de transports collectifs de surface en site propre	Le PLM y contribue principalement par les actions B.2.1 et B.2.2, qui visent à résorber les points durs de circulation, améliorer les conditions de circulation des bus et accompagner la mise en place des trois lignes de BHNS. Il prévoit également le suivi de l'offre, de la fréquentation et des kilomètres en site propre.
Mesure 1.3.4 Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie	Le PLM décline cette mesure à travers l'identification et la résorption des points durs de circulation, la requalification et la pacification des voiries, les études de plans de circulation et l'insertion de sites propres pour les BHNS. Ces actions visent à améliorer la vitesse commerciale, la régularité et la fiabilité des lignes de bus.
Mesure 1.3.5 Améliorer la qualité de service des réseaux de bus en assurant la réalisation de l'offre et un suivi renforcé des opérateurs	Le PLM relaie cet objectif par l'action B.2.2, qui prévoit le suivi de l'évolution de l'offre de transports collectifs, de la fréquentation des lignes de bus, de l'accessibilité des arrêts, des validations et des bénéficiaires des aides tarifaires. La mise en concurrence des réseaux bus et les conventions avec Île-de-France Mobilités constituent le cadre principal de ce suivi et permettent des réunions semestrielles de suivi de la qualité de service des deux DSP bus.
Mesure 1.3.6 Préserver les espaces nécessaires à la desserte bus dans les projets d'aménagement urbain	Le PLM prend en compte cette mesure à travers les études de pôles d'échanges multimodaux, les études urbaines associées aux quartiers de gare et les réflexions sur les plans de circulation ou lors de la requalification de voirie sur le territoire. Ces démarches permettent d'intégrer les besoins de desserte bus, les gares routières, les arrêts, les cheminements et les conditions de rabattement dans les projets urbains.
Mesure 1.3.7 Préserver les centres opérationnels bus existants, achever leur conversion énergétique et en créer de nouveaux	Le PLM n'est pas concerné
1.4 Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie	
Mesure 1.4.1 Mettre à jour le label « cars express » avec de nouveaux critères	Le PLM n'est pas concerné.
Mesure 1.4.2 Créer de nouvelles lignes de cars express et renforcer le réseau existant	Le PLM décline cette mesure dans l'action B.2.2, qui prévoit le renforcement des liaisons de cars express, avec davantage d'arrêts envisagés sur le territoire. Cette orientation vise à améliorer les connexions interterritoriales, notamment vers la plateforme aéroportuaire, les pôles d'emploi et les gares, en

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

	complément des réseaux ferrés, des BHNS et du transport à la demande.
1.5 Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses	
Mesure 1.5.1 Poursuivre le déploiement de services de Transport à la Demande	Le PLM décline cette mesure à travers l'action B.2.2, qui identifie le transport à la demande comme une solution adaptée aux secteurs périurbains et moins denses mais également autour des zones d'activités et aéroportuaires du fait d'horaires de travail décalés.
Mesure 1.5.2 Rendre l'offre de TàD plus fiable et plus visible	Le PLM y répond par la communication sur les offres de transport à la demande existantes et leur fonctionnement. L'action B.2.2 prévoit d'améliorer la lisibilité de ces services, en complément de l'offre régulière, afin de mieux répondre aux besoins des habitants et salariés, notamment dans les secteurs peu desservis.
Mesure 1.5.3 Renforcer et développer les offres de bus de soirée depuis certaines gares de grande couronne	Le PLM prend en compte cet objectif à travers les services de transport à la demande et les offres spécifiques liées aux horaires décalés, qui assure une desserte nocturne de la plateforme aéroportuaire pour les salariés. Cette offre complète les lignes régulières et participe à l'accès à la mobilité dans les secteurs et temporalités moins bien couverts.
1.6 Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs	
Mesure 1.6.1 Couvrir tous les véhicules et les espaces de transport par de l'information voyageurs statique à jour et accessible à tous	Le PLM décline cette mesure à travers les actions B.1.1 et B.2.2, en prévoyant l'amélioration des services voyageurs dans les pôles d'échanges multimodaux et une information plus lisible sur l'offre de transports collectifs. Les études de pôles doivent notamment intégrer une information voyageurs claire, continue, multimodale et multi-transporteurs.
Mesure 1.6.2 Fournir une information voyageurs dynamique (sur écrans et dans les médias numériques) en temps réel, fiable et facilement accessible	Le PLM contribue à cette mesure via l'action B.2.2, qui identifie l'amélioration de l'information voyageurs comme un levier d'incitation à l'usage des transports collectifs. Il relaie notamment les démarches portées par Île-de-France Mobilités pour améliorer la lisibilité de l'offre, l'information en temps réel et la communication en situation perturbée.
Mesure 1.6.3 Fournir une information voyageurs claire et fiable sur les périodes de travaux et les situations perturbées	Le PLM n'est pas concerné.
Mesure 1.6.4 Donner plus de lisibilité aux lignes de bus en Ile-de-France	Le PLM prend en compte cette mesure à travers l'action B.2.2, qui s'inscrit dans la restructuration et l'évolution des réseaux bus du territoire via les DSP bus. Il accompagne la lisibilité de l'offre par la communication sur les réseaux, les aides tarifaires, les transports à la demande et l'évolution de l'offre portée par Île-de-France Mobilités.
1.7 Améliorer la sûreté dans les transports en commun	
Mesure 1.7.1 Renforcer les équipes de sûreté sur le réseau et mieux coordonner leur intervention	Le PLM n'est pas concerné.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Mesure 1.7.2 Consolider le continuum de sécurité	Le PLM n'est pas concerné.
Mesure 1.7.3 Poursuivre le déploiement des dispositifs de vidéoprotection et aménager les espaces de transport pour renforcer le sentiment de sécurité	Le PLM décline partiellement cette mesure à travers l'action B.1.1, qui vise à aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs, sécurisés et confortables. Les études de pôles prévoient notamment l'amélioration des cheminements piétons, des espaces d'attente, de l'information voyageurs, du stationnement vélo et de l'intégration urbaine des gares ainsi qu'une vigilance concernant l'éclairage et l'opportunité de mettre en place la vidéosurveillance
Mesure 1.7.4 Renforcer la lutte contre les incivilités et les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun	Le PLM n'est pas concerné.
1.8 Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne	
Mesure 1.8.1 Proposer une gamme tarifaire adaptée aux besoins de chaque voyageur	Le PLM poursuit la politique volontariste de réduction du coût des titres de transports pour les collégiens, lycéens et étudiants du territoire afin d'inciter les déplacements en transports en commun.
Mesure 1.8.2 Accompagner la généralisation des supports télébillettiques et la dématérialisation des titres de transports	Le PLM n'est pas concerné.
1.9 Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs	
Mesure 1.9.1 Créer une instance de suivi et de capitalisation autour de la mobilité autonome à usage collectif	Le PLM n'est pas concerné.
Axe 2. Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	
2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne	
Mesure 2.1.1 Élaborer des plans pour la mobilité piétonne à l'échelle des EPCI	Le PLM décline cette mesure principalement à travers l'action B.3.2, qui vise à favoriser la marchabilité du territoire. Il prévoit l'identification et la résorption des principales coupures modes actifs, l'accompagnement des PAVE communaux, ainsi que la sécurisation des cheminements piétons, notamment vers les gares, les équipements et les pôles générateurs de déplacements.
Mesure 2.1.2 Systématiser la prise en compte de la mobilité piétonne dans les projets de voirie et d'aménagement	Le PLM répond à cette mesure par les actions B.2.1 et B.3.2, en intégrant les piétons dans les projets de requalification et de pacification de la voirie. Les actions prévoient un meilleur partage de l'espace public, la sécurisation des modes actifs, l'amélioration de l'accessibilité et la prise en compte des cheminements piétons dans les aménagements de voirie et de pôles gares.
Mesure 2.1.3 Prendre les mesures d'urbanisme nécessaire pour densifier le maillage piétonnier	Le PLM y contribue à travers les études urbaines associées aux pôles d'échanges multimodaux et aux quartiers de gare. Ces démarches visent à mieux connecter les gares aux centralités, à réduire les coupures urbaines, à améliorer les franchissements et à renforcer les continuités piétonnes dans les secteurs structurants du territoire.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-20_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Axe 3. Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements	
3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération	
Mesure 3.1.1 Achever la mise en accessibilité des gares prioritaires inscrites au SD'AP	Le PLM y contribue à travers l'action B.1.1, qui prévoit l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux et l'amélioration de leur accessibilité. Les études de pôles visent notamment à améliorer les cheminements piétons, les accès aux gares, les correspondances bus, le stationnement vélo et l'intégration urbaine des gares.
Mesure 3.1.2 Achever la mise en accessibilité des lignes de bus inscrites au SD'AP	Le PLM décline directement cette mesure dans l'action B.2.2, qui prévoit la mise en accessibilité des arrêts de bus prioritaires. Il s'appuie sur le suivi de l'état d'accessibilité des arrêts, la programmation des travaux et l'accompagnement des communes et gestionnaires de voirie dans les demandes de subvention.
Mesure 3.1.3 Améliorer l'accessibilité du métro	Le PLM n'est pas concerné.
Mesure 3.1.4 Offrir un accueil et un accompagnement adapté à chacun en gare et en station	Le PLM y contribue à travers l'action B.1.1, qui vise à faire des pôles gares des lieux plus lisibles, confortables et intégrés dans leur quartier. Les études de pôles prennent en compte les services voyageurs, les cheminements sécurisés, l'information multimodale et la qualité des espaces d'attente.
Mesure 3.1.5 Renforcer l'information voyageurs à destination des personnes en situation de handicap	Le PLM relaie cet objectif à travers les actions B.1.1 et B.2.2, qui prévoient l'amélioration de l'information voyageurs dans les pôles d'échanges et sur le réseau de bus. L'action B.2.2 vise notamment le suivi de l'accessibilité des arrêts et la communication sur l'offre de transport.
Mesure 3.1.6 Assurer la continuité de l'accessibilité des réseaux de transport	Le PLM y contribue indirectement en améliorant les conditions d'accessibilité dans les projets de PEM et de mise en accessibilité des arrêts bus.
Mesure 3.1.7 Organiser des services de transport dédiés	Le PLM prend en compte cette mesure à travers l'action B.2.2, qui mentionne les services de transport à la demande et les services dédiés aux personnes à mobilité réduite, notamment PAM95 et PAM77. Ces offres complètent le réseau régulier pour garantir une solution de mobilité aux publics ne pouvant pas utiliser les transports collectifs classiques.
3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs	
Mesure 3.2.1 Rendre la voie accessible à l'occasion de travaux	Le PLM décline cette mesure à travers les actions B.2.1 et B.3.2, qui prévoient la requalification des voiries communautaires, la pacification de l'espace public et la sécurisation des cheminements piétons.
Mesure 3.2.2 Élaborer et mettre en œuvre des Plans de mise ne Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE)	Le PLM répond directement à cette mesure par l'action B.3.2, qui prévoit d'accompagner les PAVE communaux et d'améliorer l'accessibilité des voiries à proximité des établissements recevant du public. Il vise également à renforcer la prise en compte des piétons et de l'accessibilité dans les aménagements de l'espace public.
Mesure 3.2.3 Réaliser les diagnostics de l'état d'accessibilité de la voirie autour des gares et	Le PLM décline cette mesure à travers les actions B.1.1, B.2.2 et B.3.2, en prenant en compte l'évaluation de

Réponse de réception en préfecture
07/20/2026
Date de réception : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

des points d'arrêt prioritaires et les faire connaître	l'accessibilité des pôles gares, des arrêts de bus et des cheminements de rabattement. Il s'appuie notamment sur le suivi de l'accessibilité des arrêts inscrits au SD'AP et sur les études de pôles d'échanges multimodaux.
Mesure 3.2.4 Assurer la continuité de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics à tout moment	Le PLM y contribue par les actions de requalification de voirie, de résorption des coupures modes actifs et de mise en accessibilité des cheminements piétons. L'objectif est de garantir des parcours continus, sécurisés et lisibles, en particulier autour des gares, des arrêts de transport collectif, des équipements et des centralités.
Axe 4. Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	
4.1 Développer les infrastructures cyclables	
Mesure 4.1.1 Créer un réseau cyclable structurant régional	Le PLM décline cette mesure à travers l'action B.3.1, qui prévoit la mise en œuvre du schéma directeur cyclable intercommunal. Ce réseau vise à desservir les pôles générateurs de déplacements comme les pôles gares et les établissements scolaires, en cohérence avec les réseaux cyclables régionaux et départementaux.
Mesure 4.1.2 Mettre en œuvre des itinéraires cyclables majeurs en complément du réseau structurant	Le PLM y répond par la programmation des 17 itinéraires du schéma directeur cyclable intercommunal, déclinés en trois phases jusqu'en 2030. Il prévoit également une coordination avec les communes et gestionnaires de voirie afin d'assurer la continuité des aménagements cyclables entre les différentes maîtrises d'ouvrage.
Mesure 4.1.3 Aménager des itinéraires cyclables à l'échelle locale	Le PLM décline cette mesure en accompagnant les communes dans le développement d'aménagements cyclables locaux, notamment par un appui technique et financier. Cette action permet de compléter le réseau structurant intercommunal, d'assurer les rabattements vers les gares, équipements et centralités, et de renforcer les continuités modes actifs à l'échelle de proximité.
4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo	
Mesure 4.2.1 Définir une politique de stationnement vélo global	Le PLM décline cette mesure à travers l'action B.3.1, qui prévoit le déploiement du stationnement vélo aux abords des pôles générateurs de déplacements, notamment les gares, équipements communautaires et établissements scolaires. Cette politique accompagne la mise en œuvre du schéma directeur cyclable intercommunal.
Mesure 4.2.2 Développer le stationnement vélo dans les gares et stations de transports en commun	Le PLM répond directement à cette mesure par les actions B.3.1 et B.1.1, en prévoyant du stationnement vélo sécurisé dans les pôles gares à l'occasion des projets de pôles d'échanges multimodaux. L'objectif est de faciliter le rabattement vélo vers les transports collectifs structurants.
Mesure 4.2.3 Développer le stationnement vélo sur voirie	Le PLM y répond par l'équipement progressif des pôles générateurs de déplacements et par l'accompagnement des communes dans le développement d'aménagements cyclables locaux. Il prévoit également

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

	des points relais vélo, associant arceaux sécurisés et services de réparation à proximité des commerces.
Mesure 4.2.4 Intégrer dans les PLU(i) des normes minimales de stationnement vélo dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant	Le PLM prend en compte cette mesure en prévoyant l'intégration des préconisations du PDMIF relatives au stationnement vélo lors de la révision du SCot et des PLU. Cette traduction permet de prolonger la politique cyclable dans les documents d'urbanisme locaux.
Mesure 4.2.5 Favoriser l'installation de stationnement vélo dans le bâti résidentiel existant	Le PLM ne prévoit pas d'action spécifique sur le bâti résidentiel existant. Il contribue toutefois indirectement à cet objectif par la structuration d'une politique globale de stationnement vélo, la communication sur les dispositifs existants et le développement des services vélo sur le territoire.
4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés	
Mesure 4.3.1 Créer des maisons du vélo et soutenir les services pour les cyclistes	Le PLM décline cette mesure à travers l'action B.3.1, qui prévoit le développement de services vélo, notamment la Fabrique du vélo, les points relais vélo, les bornes de réparation et les actions d'animation autour de la pratique cyclable.
Mesure 4.3.2 Étendre le service de location durée Véligo Location et les dispositifs d'aides à l'achat	Le PLM y contribue par l'action B.3.1, qui prévoit la mise en place d'une aide à l'achat de vélos à assistance électrique, en complément des dispositifs portés par Île-de-France Mobilités.
Mesure 4.3.3 Encourager l'accès au vélo via les services de location courte durée	Le PLM ne prévoit pas de service spécifique de location courte durée, mais il soutient le développement des services vélo à travers les points relais, la Fabrique du vélo et les actions de communication visant à faciliter l'accès à la pratique cyclable.
Mesure 4.3.4 Intégrer la mobilité vélo dans les médias d'Ile-de-France Mobilités	Le PLM y contribue indirectement par ses actions de communication sur les services vélo, les aides existantes, les aménagements cyclables et les dispositifs d'accompagnement à la pratique.
Mesure 4.3.5 Élargir la pratique du vélo à tous les publics	Le PLM répond à cette mesure à travers les actions de promotion et d'animation autour du vélo, les points relais, la Fabrique du vélo, l'aide à l'achat de VAE et les dispositifs de sensibilisation auprès des scolaires, notamment Liberté Pieds et Savoir Rouler à Vélo.
Axe 5. Développer les usages partagés de la voiture	
5.1 Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Ile-de-France	
Mesure 5.1.1 Créer des infrastructures sur le réseau routier pour rendre attractive la pratique du covoiturage	Le PLM décline cette mesure à travers l'action B.4.2, qui vise à promouvoir le covoiturage et à accompagner l'offre existante. Il identifie les aires présentes ou en projet, notamment à Othis, Villeparisis, Gressy, Moussy-le-Neuf et Saint-Witz, et prévoit une communication renforcée sur ces dispositifs.
Mesure 5.1.2 Expérimenter et mettre en œuvre des lignes de covoiturage sur des axes opportuns	Le PLM ne prévoit pas directement la création de lignes de covoiturage, mais il s'inscrit dans cette logique en accompagnant les dispositifs départementaux et régionaux de covoiturage. L'action B.4.2 prévoit notamment de relayer les offres existantes et d'encourager leur développement à proximité des

Accès de l'application en pièce jointe
077-217705144-20261005-26_13225-DJ
Document soumis en commission
Date de réception préfecture : 05/10/2026

	grands axes et des lieux déjà utilisés de manière informelle.
Mesure 5.1.3 Encourager les trajets en covoiturage planifié grâce à une meilleure intégration sur l'application Ile-de-France Mobilités et des avantages tarifaires pour les covoitureurs	Le PLM y contribue indirectement par l'action B.4.2, en assurant la communication locale sur les offres de covoiturage existantes, les aides et les dispositifs portés par Île-de-France Mobilités.
Mesure 5.1.4 Mettre en place des solutions de covoiturage à l'échelle d'un site ou d'un pôle d'emplois	Le PLM décline cette mesure à travers les actions B.4.1 et B.4.2. Les plans de mobilité employeurs communs prévus sur les principales zones d'activités doivent permettre de développer des alternatives à la voiture individuelle, dont le covoiturage, en lien avec les entreprises, les pôles d'emplois et les secteurs d'activités du territoire.
5.2 Renforcer les dispositifs d'autopartage	
Mesure 5.2.1 Garantir la qualité de l'offre d'autopartage sur tout le territoire grâce au Label régional Autopartage	Le PLM prend en compte cette mesure à travers l'action B.4.2, qui identifie le label autopartage d'Île-de-France Mobilités comme un cadre de référence. Le PLM ne prévoit pas directement la création d'un service, mais vise à informer sur les solutions existantes et à encourager leur développement.
Mesure 5.2.2 Poursuivre le développement de solutions d'autopartage adaptées aux besoins des territoires	Le PLM y contribue par l'action B.4.2, qui souligne l'absence actuelle de dispositif structuré d'autopartage sur le territoire, mais identifie des possibilités de développement, notamment dans certaines gares et à proximité de zones d'activités peu desservies par les transports collectifs réguliers.
Mesure 5.2.3 Donner plus de visibilité et de lisibilité à l'autopartage	Le PLM répond à cette mesure par la communication sur les offres existantes d'autopartage et de location de véhicules. Cette action vise à améliorer la connaissance des solutions disponibles, notamment celles référencées par Île-de-France Mobilités.
5.2.4 Promouvoir des offres d'autopartage au sein des entreprises, administrations, zones d'emploi, copropriétés et quartiers	Le PLM décline cette mesure à travers les actions B.4.1 et B.4.2. Les plans de mobilité employeurs communs peuvent intégrer des solutions d'autopartage, de mutualisation des flottes ou de véhicules partagés à l'échelle des zones d'activités et pôles d'emploi.
Axe 6. Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	
6.1 Aménager les pôles d'échange multimodaux routiers	
Mesure 6.1.1 Aménager les pôles nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire et les correspondances entre le Grand Paris Express et les pôles existants	Le PLM décline cette mesure à travers les actions A.1.1 et B.1.1, en accompagnant l'arrivée de la ligne 17 du Grand Paris Express, de Roissy-Picardie et des projets de modernisation ferroviaire. Il prévoit notamment des interventions sur plusieurs pôles gares, dont Survilliers-Fosses, Triangle de Gonesse, Le Mesnil-Amelot et les pôles existants concernés par de nouvelles dynamiques de rabattement.
Mesure 6.1.2 Aménager l'espace public autour des pôles d'échanges pour une meilleure intermodalité et préserver des emplacements pour de futurs équipements d'intermodalité	Le PLM répond directement à cette mesure par l'action B.1.1, qui prévoit des études de pôles et des études urbaines afin d'améliorer l'intégration des gares dans leur quartier et leur rôle dans l'armature régionale. Ces

Accusé de réception en préfecture
072-212705144-20261008-26-12225-DE
Date de télétransmission : 09/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

	démarches portent sur une réflexion globale du rabattement tout mode (cheminements piétons, les accès vélos, les correspondances bus, le stationnement) et la qualité des espaces publics autour des gares.
Mesure 6.1.3 Assurer des correspondances de qualité entre modes ferrés et modes de surface, transformer les gares routières en éco-stations bus	Le PLM décline cette mesure à travers les actions B.1.1 et B.2.2, en recherchant une meilleure organisation des correspondances entre trains, bus, modes actifs et stationnement. Les études de pôles doivent notamment optimiser les correspondances bus, améliorer les cheminements et renforcer les services voyageurs.
Mesure 6.1.4 Assurer une offre de stationnement vélo autour des pôles et créer des itinéraires cyclables de rabattement	Le PLM y répond par les actions B.1.1 et B.3.1, qui prévoient le développement du stationnement vélo en gare et la mise en œuvre du schéma directeur cyclable intercommunal. Les itinéraires cyclables visent notamment à desservir les pôles gares et à favoriser le rabattement vélo vers les transports collectifs structurants.
Mesure 6.1.5 Développer la capacité du réseau de Parkings Relais Ile-de-France et organiser le stationnement automobile en lien avec les besoins de chaque pôle	Le PLM prend en compte cette mesure dans l'action B.1.1, avec une réflexion sur les parkings relais, la réglementation du stationnement autour des pôles gares et l'organisation des déposes minutes. Plusieurs pôles, dont Goussainville, Survilliers-Fosses, Triangle de Gonesse et Le Mesnil-Amelot, intègrent ces enjeux de stationnement et de rabattement.
Mesure 6.1.6 Faire des gares de véritables lieux de vie accueillants, à la croisée du transport et des services aux voyageurs du quotidien	Le PLM décline cette mesure par l'action B.1.1, qui vise à faire des pôles gares des lieux de vie intégrés dans leur quartier. Les études urbaines associées aux PEM doivent renforcer l'attractivité des gares, améliorer les services aux voyageurs, favoriser la mixité des fonctions et mieux connecter les gares aux centralités environnantes.
6.2 Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers	
Mesure 6.2.1 Structurer un ensemble de pôles d'échanges multimodaux routiers aux abords des axes structurants	Le PLM prend en compte cette mesure à travers l'action B.2.2, qui prévoit l'étude d'implantation de PEM routiers, en lien avec les lignes de cars express, les réseaux de bus et les besoins de rabattement du territoire. Cette orientation est également cohérente avec l'action B.4.2, qui identifie les aires de covoiturage existantes ou en projet, notamment à proximité des grands axes.
Mesure 6.2.2 Déployer des équipements d'intermodalité et des services de qualité adaptés à la situation de chaque pôle d'échanges multimodal routier	Le PLM y répond par les actions B.2.2, B.4.2 et B.3.1, en prévoyant l'amélioration des correspondances avec les transports collectifs, le développement du stationnement vélo, la prise en compte du covoiturage et l'intégration des services nécessaires aux pôles de rabattement. L'objectif est de renforcer l'intermodalité entre bus, cars express, vélo, marche, covoiturage et voiture lorsque celle-ci reste nécessaire.
6.3 Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle	
Mesure 6.3.1 Poursuivre le développement de l'application Ile-de-France Mobilités pour un parcours usager sans coutures	Le PLM y contribue indirectement à travers les actions B.1.1, B.2.2, B.3.1 et B.4.2, en renforçant l'information multimodale et facilitant l'accès à tous les modes de transport.

Adossé de décision en préfecture :
077217/05144-0761005-26_13/25-10F
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

	transport à l'autre. Il participe ainsi à rendre plus lisible l'offre de mobilité disponible sur le territoire.
Mesure 6.3.2 Organiser le partage de données, d'informations et de services entre l'autorité organisatrice et les opérateurs de mobilités, au service de l'utilisateur	Le PLM prend en compte cette mesure par le suivi des données relatives aux transports collectifs, à l'accessibilité des arrêts, au stationnement vélo, aux services vélo, au covoiturage et aux dispositifs de mobilité partagée. Ces informations permettent d'alimenter le suivi du plan d'action et d'améliorer progressivement la connaissance de l'offre et des usages.
Axe 7. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	
7.1 Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable	
Mesure 7.1.1 La hiérarchisation du réseau routier francilien et son évolution au fil du plan	Le PLM prend en compte cette mesure à travers les actions A.1.2 et B.2.1, en intégrant les grands projets routiers structurants et en travaillant la requalification du réseau viaire local. Il vise à mieux organiser les fonctions de circulation, de desserte, de rabattement et de partage de la voirie entre les différents modes.
Mesure 7.1.2 Maintenir la fonction d'écoulement des flux du réseau magistral tout en développant la multimodalité	Le PLM ne porte pas directement sur la gestion du réseau magistral, qui relève principalement de l'État et des gestionnaires d'infrastructures. Il y contribue toutefois en accompagnant les projets routiers structurants à intégrer d'autres modes (voies réservées, itinéraires cyclables, PEMR, couloirs bus) et orienter les flux PL de transit sur le réseau magistral.
Mesure 7.1.3 Aménager le réseau primaire hors agglomération pour assurer la sécurité routière et faciliter les liaisons en modes actifs et en transports collectifs	Le PLM répond à cette mesure par les actions B.2.1, B.3.1 et B.3.2, qui visent à pacifier les voiries, sécuriser les déplacements et résorber les coupures modes actifs. Il accompagne également l'amélioration des conditions de circulation des bus et cars sur les axes structurants.
Mesure 7.1.4 Aménager le réseau local hors agglomération	Le PLM décline cette mesure à travers les actions B.2.1, B.3.1 et B.3.2, en favorisant des aménagements adaptés aux usages locaux à travers un partage de l'espace public entre les différentes fonctions (circulatoire, de loisirs ou de service) selon le contexte territorial
7.2 Améliorer la sécurité routière	
Mesure 7.2.1 Assurer le suivi de l'accidentalité routière	Le PLM contribue à cette mesure à travers les actions B.2.1, B.3.1 et B.3.2, qui prévoient l'identification des points durs de circulation et la résorption des coupures modes actifs. Le suivi des aménagements réalisés permet d'intégrer progressivement les enjeux de sécurité routière dans la mise en œuvre du plan.
Mesure 7.2.2 Réduire les vitesses et aménager la voirie pour réduire le nombre et la gravité des accidents	Le PLM décline directement cette mesure par l'action B.2.1, qui vise à requalifier et pacifier les voiries communautaires, à travers l'apaisement des vitesses et une amélioration du partage de la voirie favorisant la circulation des déplacements
Mesure 7.2.3 Poursuivre les actions de formation et de sensibilisation à la sécurité routière	Le PLM y répond principalement à travers les actions en faveur des modes actifs, notamment B.3.1 et B.3.2, avec des dispositifs de sensibilisation à la pratique du vélo et de la marche, dont le Saveri Roquier à vélo est une actions

Accusé de réception en préfecture
07717705144-2026-005-26-13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

	auprès des scolaires. L'action B.4.1 peut également relayer ces enjeux dans les démarches de mobilité employeurs.
Mesure 7.2.4 Améliorer la sécurisation des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et transports scolaires	Le PLM n'est pas concerné.
Mesure 7.2.5 Réduire les angles morts pour les cars et les bus	Le PLM n'est pas concerné.
7.3 Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral	
Mesure 7.3.1 Créer des voies réservées aux véhicules à deux personnes ou plus sur le réseau magistral (transports collectifs, taxis et covoiturage)	Le PLM y contribue indirectement à travers les actions B.4.2 et B.2.2, en développant le covoiturage, les cars express et les alternatives à l'autosolisme pouvant utiliser les voies réservées, notamment sur les grands axes de déplacement et en lien avec les pôles d'emploi du territoire.
Mesure 7.3.2 Assurer le contrôle de l'usage des voies réservées pour garantir leur efficacité	Le PLM n'est pas concerné.
7.4 Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier	
Mesure 7.4.1 Investir ponctuellement pour augmenter la capacité de certains axes devant écouler un fort trafic ou accompagner le développement urbain	Le PLM prend en compte cette mesure à travers l'action A.1.2, en se mobilisant pour la réalisation de certains projets routiers, notamment ceux permettant d'améliorer les conditions de circulation et d'accessibilité. Ces projets sont intégrés afin de ne pas limiter l'amélioration du réseau routier à une logique capacitaire.
Mesure 7.4.2 Améliorer la performance de l'entretien et de la maintenance du réseau grâce au développement d'outils technologiques et numériques innovants	Cette mesure relève principalement des gestionnaires de voirie. Le PLM y contribue indirectement par les actions B.2.1 et B.3.2, qui prévoient la requalification des voiries, l'amélioration de l'accessibilité, la résorption des coupures modes actifs et le suivi des aménagements réalisés.
Mesure 7.4.3 Améliorer les fonctionnalités des systèmes d'exploitation routière et les échanges d'information entre eux	Le PLM n'est pas concerné.
7.5 Améliorer la performance environnementale du réseau routier	
Mesure 7.5.1 Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores routières	Le PLM contribue à cette mesure à travers les actions B.2.1, B.3.1, B.3.2 et B.4.2, qui visent à réduire la place de la voiture individuelle et accompagner le report modal. La requalification des espaces publics, la pacification des circulations et la réduction des points durs de circulation ainsi que la réflexion sur les dessertes PL participent également à la diminution des nuisances liées au trafic routier.
Mesure 7.4.2 Améliorer la résilience du réseau aux aléas climatiques	Le PLM prend en compte cette mesure principalement à travers les actions de requalification et de pacification de la voirie prévues par B.2.1, en intégrant des principes d'amélioration qualitative des espaces publics, de végétalisation et de sécurisation des cheminements. Il y contribue également par les actions B.3.1 et B.3.2, qui favorisent les modes actifs et des aménagements plus adaptés aux usages de proximité.

Scénario de développement durable
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de transmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Axe 8. Mieux partager la voirie urbaine	
8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain	
Mesure 8.1.1 Hiérarchiser la voirie à l'échelle locale pour l'aménager selon sa fonction et ses usages	Le PLM décline cette mesure à travers l'action B.2.1, qui vise à requalifier et pacifier le réseau viaire local. Il prévoit notamment d'identifier les points durs de circulation, d'améliorer le partage de la voirie entre les modes et d'adapter les aménagements aux fonctions des axes, qu'il s'agisse de circulation, de desserte locale, de rabattement vers les pôles ou de continuités modes actifs.
Mesure 8.1.2 Mettre en œuvre des principes de partage de la voirie urbaine adaptés aux territoires	Le PLM répond directement à cette mesure par les actions B.2.1, B.3.1 et B.3.2, en favorisant l'articulation dans les modes afin de mieux répartir l'espace public entre les usages, en cohérence avec les besoins locaux et les projets de requalification.
8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines	
Mesure 8.2.1 Généraliser la vitesse à 30 km/h sur la voirie urbaine locale et mettre en place des zones apaisées	Le PLM décline cette mesure à travers l'action B.2.1, qui vise la requalification et la pacification du réseau viaire local. Il prévoit d'accompagner les communes dans l'apaisement des circulations, l'amélioration du partage de la voirie et la sécurisation des déplacements de proximité, notamment dans les centres urbains, autour des équipements et des pôles de mobilité.
Mesure 8.2.2 Réaménager les intersections pour accompagner l'apaisement des vitesses et réduire l'accidentalité sur la voirie locale urbaine	Le PLM y répond par les actions B.2.1, B.3.1 et B.3.2, en identifiant les points durs de circulation, les discontinuités modes actifs et les secteurs à sécuriser. Les réaménagements de voirie doivent permettre d'améliorer la place des modes actifs sur l'espace public, la lisibilité des carrefours et la sécurité des usagers vulnérables.
Mesure 8.2.3 Résorber les coupures urbaines et éviter de créer de nouvelles	Le PLM décline directement cette mesure à travers les actions B.3.1 et B.3.2, qui visent à résorber les coupures modes actifs et à renforcer les continuités piétonnes et cyclables. Cette orientation est particulièrement importante autour des grands axes, des infrastructures ferroviaires, des pôles gares et de la plateforme aéroportuaire, où les effets de coupure peuvent limiter l'accès aux transports collectifs et aux centralités.
Axe 9. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux	
9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale	
Mesure 9.1.1 Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux	Le PLM prend en compte cette mesure à travers les actions B.1.1, B.2.1, B.3.1 et B.4.2, en intégrant le stationnement dans les réflexions sur les pôles d'échanges, la requalification de la voirie, le stationnement vélo, le covoiturage et l'autopartage. Il vise ainsi à mieux organiser l'offre de stationnement en fonction des besoins de rabattement, des usages de proximité et du report modal recherché.
Mesure 9.1.2 Utiliser les PLM pour coordonner les politiques de stationnement entre communes voisines	Le PLM contribue à cette mesure en posant un cadre intercommunal de réflexion sur le stationnement, notamment autour des secteurs à enjeux de mobilité

Adossé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de réception : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

	(pôles gares, équipements scolaires et sportifs...). Cette approche permet de limiter les effets de report entre communes et d'articuler les politiques de stationnement avec les objectifs de report modal, de partage de la voirie et de développement des mobilités alternatives.
9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable	
Mesure 9.2.1 Mieux réglementer l'usage du stationnement sur voirie pour les voitures et les deux-roues motorisés	Le PLM prend en compte cette mesure à travers les actions B.1.1 et B.2.1, qui intègrent la gestion du stationnement dans les réflexions sur les pôles d'échanges, les plans de circulation et la requalification de la voirie. Il vise à mieux organiser le stationnement autour des gares, des centralités et des secteurs contraints, afin de favoriser le report modal et le partage de l'espace public.
Mesure 9.2.2 Réduire l'offre de stationnement automobile sur voirie en zone dense pour favoriser d'autres usages	Le PLM y contribue par les actions B.2.1, B.3.1 et B.3.2, en recherchant un meilleur partage de la voirie au profit des modes actifs, des transports collectifs et de la végétalisation des espaces publics lors des requalifications de voirie. Cette approche permet d'envisager la réduction ou la réorganisation du stationnement automobile lorsque cela est nécessaire pour améliorer la qualité des espaces publics.
Mesure 9.2.3 Optimiser l'usage des parcs de stationnement en surface et en ouvrages	Le PLM décline cette mesure à travers l'action B.1.1, qui prévoit une réflexion sur les parkings relais et l'organisation du stationnement autour des pôles gares. Il l'articule également avec les actions B.3.1 et B.4.2, en intégrant le stationnement vélo, le covoiturage, l'autopartage et les bornes de recharge comme leviers d'optimisation et de diversification des usages des espaces de stationnement.
9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé	
Mesure 9.3.1 Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux	Le PLM prend en compte cette mesure en rappelant la nécessité d'intégrer les normes applicables dans les documents d'urbanisme locaux. Cette orientation contribue à limiter la place de la voiture dans les nouveaux programmes tertiaires, en cohérence avec les objectifs de report modal, notamment dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs.
Mesure 9.3.2 Adapter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles de logements neufs aux besoins des habitants	Le PLM y contribue en posant un cadre de réflexion sur l'adaptation de l'offre de stationnement aux caractéristiques locales, notamment autour des gares, des centralités et des secteurs bien desservis. Il permet d'articuler les normes de stationnement avec les objectifs de sobriété foncière, de report modal et de développement des mobilités alternatives.
Mesure 9.3.3 Réguler et faire évoluer l'offre de stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerce et/ou de loisirs (dont les cinémas)	Le PLM prend en compte cette mesure à travers les actions relatives au partage de la voirie et sa réglementation. Il vise à éviter une offre de stationnement surdimensionnée dans les secteurs générateurs de déplacements, tout en favorisant l'accès aux alternatives à la voiture individuelle.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de validité : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Mesure 9.3.4 Faciliter et encourager la mutualisation du stationnement et l'offre de services partagés	Le PLM décline cette mesure à travers les actions B.1.1, B.3.1 et B.4.2, en intégrant la mutualisation du stationnement sur les pôles gares, les zones d'activités et les secteurs de projet. Cette approche permet de diversifier les usages des espaces de stationnement et de réduire la dépendance à la voiture individuelle.
Axe 10. Soutenir une activité logistique performante et durable	
10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique	
Mesure 10.1.1 Définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises intrarégionaux	Le PLM n'est pas concerné
Mesure 10.1.2 Acculturer les territoires aux enjeux de la logistique et contribuer à l'acceptabilité de la logistique à l'échelle locale	Le PLM prend en compte cette mesure en initiant des réflexions sur les enjeux des flux de marchandises et la desserte du territoire (commerces, zones d'activités, livraisons). A travers l'action A.2.1, il cherche à impulser avec les acteurs locaux une stratégie logistique pour qu'elle soit compatible avec les objectifs de qualité de vie, de sécurité routière et de réduction des nuisances.
Mesure 10.1.3 Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification	Le PLM y contribue indirectement en tenant compte des principaux pôles économiques et logistiques du territoire, notamment dans les réflexions sur l'accessibilité, les itinéraires poids lourds, les projets routiers structurants et la desserte des zones d'activités. Il ne porte pas directement la réhabilitation des sites logistiques, mais peut accompagner leur meilleure intégration dans le système de mobilité local.
Mesure 10.1.4 Faciliter l'accueil et la bonne intégration d'espaces logistiques en zone dense	Le PLM ne prévoit pas directement la création d'espaces logistiques, mais il lance des pistes de réflexions et de coopérations avec les acteurs locaux et peut contribuer à leur bonne intégration par les actions relatives au partage de la voirie, à la gestion des flux, aux conditions de livraison et à la requalification des espaces publics. Cette approche permet de concilier besoins logistiques, fonctionnement des zones d'activités, sécurité des modes actifs et limitation des nuisances.
10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire	
Mesure 10.2.1 Développer les sites logistiques multimodaux pour accompagner le développement du fret combiné rail-route	Le PLM n'est pas concerné mais suit les réflexions portées par les acteurs régionaux et nationaux sur certains sites à potentiel sur le territoire.
Mesure 10.2.2 Préserver les installations terminales embranchées au réseau ferré national présentant des perspectives de développement	Le PLM n'est pas concerné.
Mesure 10.2.3 Analyser le potentiel de contournement de l'Ile-de-France pour le trafic de fret ferroviaire de transit et initier sa mise en œuvre afin de libérer des capacités pour la desserte francilienne	Le PLM n'est pas concerné mais suit cette réflexion qui aura un impact sur les flux de transit du territoire.

Mesure 10.2.4 Développer la complémentarité entre les modes ferroviaire et fluvial dans les ports	Le PLM n'est pas concerné.
Mesure 10.2.5 Accompagner l'innovation pour rendre le fret ferroviaire plus adapté aux évolutions de la distribution et réduire ses nuisances	Le PLM n'est pas concerné.
Mesure 10.2.6 Poursuivre la valorisation du recours au mode fluvial dans les appels d'offres des chantiers publics	Le PLM n'est pas concerné.
Mesure 10.2.7 Préserver les fonctions logistiques dans les ports franciliens urbains mixtes	Le PLM n'est pas concerné.
10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines	
Mesure 10.3.1 Rendre cohérente à l'échelle régionale les réglementations de circulation et livraison pour les véhicules de marchandises	Le PLM ne définit pas directement une réglementation harmonisée des livraisons, mais il cherche à créer contribuer à cette mesure à travers les réflexions sur les plans de circulation, le partage de la voirie et la requalification des espaces publics. L'action B.2.1 permet notamment d'intégrer les besoins liés aux livraisons et aux flux de marchandises dans l'organisation locale de la voirie.
Mesure 10.3.2 Mieux connaître l'offre d'aires et d'autres outils de livraison et l'adapter aux besoins de la logistique actuelle	Le PLM peut contribuer à cette mesure à travers une analyse de l'offre et en intégrant les enjeux de livraisons. Cette approche rejoint les actions A.2.2 qui vise à encadrer les flux de marchandises
Mesure 10.3.3 Tenir compte de la circulation des véhicules lourds dans le partage de la voirie pour permettre la massification des flux de marchandises	Le PLM prend en compte cette mesure à travers l'action B.2.1, en intégrant les flux poids lourds dans les réflexions sur la hiérarchisation, la requalification et le partage de la voirie. L'objectif est de concilier desserte économique et qualité de vie.
Mesure 10.3.4 Développer des aires de stationnement sécurisées pour les poids lourds associées à des services	Le PLM n'identifie pas directement la création d'aires de stationnement poids lourds sécurisées. Il peut toutefois relayer cet enjeu dans les réflexions lors de la requalification de voirie en zones d'activités ou analyser les besoins de stationnement et sites potentiels liés aux flux logistiques, notamment en lien avec les actions de l'axe A.2.
Mesure 10.3.5 Accompagner la réduction des nuisances sonores pour les livraisons en horaires décalés	Le PLM ne comporte pas d'action spécifique sur les livraisons en horaires décalés, mais il contribue indirectement à la réduction des nuisances par les actions de pacification de la voirie, de meilleure organisation des flux et de transition vers des motorisations décarbonées. Les actions B.2.1 et B.4.2 peuvent ainsi accompagner une logistique urbaine mieux intégrée et moins génératrice de nuisances.
10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises	
Mesure 10.4.1 Développer les réseaux d'avitaillement GNV, électrique et hydrogène aux abords des zones logistiques	Le PLM décline cette mesure à travers l'action B.4.2, qui prévoit le développement des infrastructures de recharge et d'avitaillement, notamment les bornes IRVE et les stations GNV. Cette orientation permet

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

	d'accompagner la décarbonation des mobilités, y compris pour les véhicules professionnels et les flux liés aux zones d'activités et aux fonctions logistiques du territoire.
Mesure 10.4.2 Favoriser l'électrification du parc de véhicules utilitaires légers	Le PLM y contribue par l'action B.4.2, en soutenant le déploiement des IRVE et des solutions de mobilité décarbonée. Cette mesure peut également être relayée dans les démarches de management de la mobilité prévues par l'action B.4.1, notamment auprès des plans de mobilités employeurs, afin d'accompagner l'évolution des flottes professionnelles.
Mesure 10.4.3 Accompagner le développement de la cyclologie	Le PLM y contribue indirectement par les actions B.3.1, B.3.2 et B.2.1, qui renforcent le développement des infrastructures cyclables et un meilleur partage de l'espace public facilitant l'émergence de solutions de livraison de proximité moins carbonées lorsque les conditions urbaines s'y prêtent.
Mesure 10.4.4 Favoriser la transition énergétique des flottes de fret fluvial	Le PLM n'est pas concerné.
Axe 11. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	
11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques	
Mesure 11.1.1 Compléter le réseau de bornes de recharge électriques d'accès public	Le PLM décline directement cette mesure à travers l'action B.4.2, qui prévoit le développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques. Cette action vise à accompagner la transition énergétique du parc automobile et à renforcer l'offre d'avitaillement décarboné sur le territoire en lien avec les syndicats d'énergie.
Mesure 11.1.2 Suivre l'offre et l'usage du réseau de bornes de recharges francilien pour piloter un développement adapté à tous les territoires	Le PLM y contribue par le suivi du déploiement des IRVE et l'identification des besoins locaux, notamment en lien avec les communes, les zones d'activités et les secteurs générateurs de déplacements. Ce suivi permet d'adapter progressivement l'offre de recharge aux usages observés.
Mesure 11.1.3 Harmoniser l'expérience usager au sein des différents réseaux de bornes de recharge publics	Le PLM y contribue indirectement en accompagnant le développement d'un réseau lisible, cohérent et accessible, en lien avec les objectifs régionaux et les besoins du territoire.
Mesure 11.1.4 Mieux informer et accompagner les particuliers et les entreprises pour le développement de la recharge privée	Le PLM répond à cette mesure à travers les actions B.4.2 et B.4.1, en relayant les dispositifs liés aux mobilités décarbonées et en accompagnant les entreprises dans leurs démarches de management de la mobilité. Les actions auprès des employeurs peuvent notamment favoriser l'équipement des sites d'activités et des flottes professionnelles.
11.2 Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds	
Mesure 11.2.1 Faciliter la mise à disposition du foncier nécessaire à la construction de stations bioGNV et à la transformation des stations-services existantes et favoriser les stations multi-énergies	Le PLM décline cette mesure à travers l'action B.4.2, qui prévoit le développement des solutions d'avitaillement décarboné, notamment les stations GNV. Cette orientation est particulièrement adaptée au territoire de Roissy Pays de France, marqué par la présence de grands

Accusé de réception en préfecture
077 217795144-20264005-26-13205-DE
Date de télétransmission : 09/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

	axes routiers, de zones d'activités, de fonctions logistiques et de flux professionnels importants.
Mesure 11.2.2 Développer le réseau de stations bioGNV au sein des sites portuaires	Le PLM n'est pas concerné.
Mesure 11.2.3 Faciliter l'intégration de l'avitaillement en bioGNV dans les stations-services existantes dans les secteurs de circulation importante de poids lourds	Le PLM répond à cette mesure par l'action B.4.2, en identifiant le développement des stations GNV comme un levier de transition énergétique des mobilités. Cette mesure peut s'inscrire en priorité à proximité des grands axes routiers, des zones d'activités et des secteurs accueillant des flux poids lourds importants.
Mesure 11.2.4 Soutenir la filière régionale de production de biogaz	Le PLM n'est pas concerné.
11.3 Développer la mobilité hydrogène bas carbone	
Mesure 11.3.1 Développer le réseau régional de stations de production et d'avitaillement hydrogène	Le PLM ne prévoit pas directement le développement d'un réseau hydrogène, mais il s'inscrit dans cette logique à travers l'action B.4.2, qui vise plus largement le développement des mobilités décarbonées et des infrastructures d'avitaillement alternatives.
Mesure 11.3.2 Déployer l'usage de l'hydrogène pour les usages intensifs et les mobilités lourdes	Le PLM contribue indirectement à cette mesure par les actions B.4.1 et B.4.2, en accompagnant les entreprises, zones d'activités et acteurs économiques dans l'évolution de leurs pratiques de mobilité.
Mesure 11.3.3 Poursuivre l'expérimentation de bus à hydrogène pour éprouver la solution technologique	Le PLM n'est pas concerné.
11.4 Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules	
Mesure 11.4.1 Poursuivre les dispositifs d'aides à l'achat de véhicules à faibles émissions pour les particuliers et les professionnels	Le PLM contribue à cette mesure à travers l'action B.4.2, qui vise à accompagner les mobilités décarbonées et à relayer les dispositifs d'aide existants.
Mesure 11.4.2 Achever la transition énergétique du parc de bus et cars publics	Le PLM n'est pas concerné, cependant, la majorité des centres opérationnels bus sont équipés en GNV sur le territoire
Mesure 11.4.3 Achever la transition énergétique des flottes de l'État, des collectivités locales et de tous leurs établissements	Le PLM prend en compte cette mesure à travers les actions B.4.1 et B.4.2, en accompagnant les employeurs publics et privés dans leurs démarches de mobilité durable. Les plans de mobilité employeurs peuvent intégrer la transition des flottes, le développement des bornes de recharge et l'évolution des pratiques professionnelles.
Mesure 11.4.4 Favoriser le développement des vélos et véhicules légers à assistance électrique	Le PLM répond directement à cette mesure par l'action B.3.1, qui prévoit le développement des services vélo et l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique. Cette mesure est complétée par le développement des aménagements cyclables, du stationnement vélo et des actions de promotion de la pratique cyclable.
Axe 12. Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire	
12.1 Rendre plus inclusifs les services de mobilité	
Mesure 12.1.1 Maintenir une tarification solidaire des transports collectifs pour les publics en situation de vulnérabilité	Le PLM n'est pas concerné.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Mesure 12.1.2 Poursuivre les aides visant à faciliter l'accès aux autres services de mobilité	Le PLM y contribue à travers les actions B.3.1, B.4.1 et B.4.2, en relayant les dispositifs d'aide existants et en développant des solutions alternatives à la voiture individuelle : aide à l'achat de vélos à assistance électrique, services vélo, covoiturage, autopartage et mobilités décarbonées. Ces actions peuvent faciliter l'accès à la mobilité pour les publics les plus dépendants de la voiture ou éloignés des transports collectifs structurants.
Mesure 12.1.3 Étudier l'opportunité d'une plateforme régionale d'information recensant	Cette mesure relève surtout de l'échelle régionale. Le PLM peut toutefois y contribuer indirectement en améliorant la lisibilité locale de l'offre de mobilité et des dispositifs d'accompagnement disponibles sur le territoire. Les actions de communication associées aux services vélo, au covoiturage, à l'autopartage, aux aides à la mobilité décarbonée et aux démarches employeurs participent à cet objectif d'information des usagers.
12.2 Définir une politique coordonnée dans le cadre des Plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire	
Mesure 12.2.1 Définir un niveau régional le cadre d'élaboration des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire	Le PLM n'est pas concerné.
Mesure 12.2.2 Élaborer les PAMS au niveau départemental	Le PLM ne porte pas directement l'élaboration des PAMS, qui relève de l'échelle départementale. Il peut néanmoins alimenter cette démarche par sa connaissance territoriale des besoins de mobilité, des secteurs peu desservis, des pôles d'emploi, des zones d'activités et des difficultés de rabattement vers les transports collectifs. Les actions B.4.1, B.4.2, B.3.1 et B.3.2 peuvent contribuer à proposer des solutions locales complémentaires.
Mesure 12.2.3 Assurer au niveau régional l'animation partenariale des politiques de mobilité solidaire	Le PLM n'est pas concerné.
Axe 13. Agir en faveur de la mobilité touristique durable	
13.1 Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien	
Mesure 13.1.1 Améliorer la desserte des aéroports et des gares grandes lignes en transports collectifs	Le PLM est directement concerné par cette mesure, compte tenu de la présence de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et de la gare TGV. Il la décline notamment à travers les actions A.1.1 et B.1.1, en accompagnant l'arrivée de la ligne 17 du Grand Paris Express, le projet Roissy-Picardie, le CDG Express et l'amélioration des pôles d'échanges.
Mesure 13.1.2 Mener une réflexion stratégique pour l'amélioration de l'accès au territoire francilien par les cars longue distance en service librement organisés	Le PLM est concerné de manière plus indirecte par cette mesure. Il peut y contribuer à travers les actions B.1.1 et B.2.2, en intégrant les besoins d'intermodalité dans les pôles d'échanges et en veillant à l'articulation entre cars, bus, transports collectifs structurants, modes actifs et stationnement. Cette réflexion peut notamment être prise en compte dans les études de pôles et dans

Accuse de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

	l'organisation des grands lieux de rabattement du territoire.
13.2 Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables	
Mesure 13.2.1 Promouvoir la desserte en transports collectifs des sites touristiques franciliens	Le PLM y contribue à travers les actions B.1.1 et B.2.2, en améliorant l'intermodalité autour des pôles d'échanges et en renforçant la lisibilité de l'offre de transports collectifs. Cette orientation permet de faciliter l'accès aux pôles générateurs de déplacements sans recours systématique à la voiture individuelle.
Mesure 13.2.2 Organiser les services réguliers de transport touristique pour promouvoir le tourisme régional et assurer un meilleur partage de l'espace public	Le PLM ne prévoit pas directement la création de services touristiques dédiés. Il peut toutefois contribuer à cette mesure par les actions B.1.1, B.2.1 et B.2.2, en améliorant l'organisation des pôles de rabattement, la circulation des transports collectifs et le partage de la voirie dans les secteurs accueillant des flux importants.
Mesure 13.2.3 Aménager l'espace public autour des sites touristiques pour garantir l'accès au piéton et l'accessibilité PMR	Le PLM répond directement à cette mesure par les actions B.2.1, B.3.2 et B.1.1, pour améliorer les conditions d'accès aux sites générateurs de déplacements, notamment pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.
Mesure 13.2.4 Développer la pratique cyclable pour les déplacements touristiques	Le PLM décline cette mesure à travers l'action B.3.1, relative au schéma directeur cyclable intercommunal, et l'action B.3.2, relative aux continuités modes actifs. Le développement des itinéraires cyclables, du stationnement vélo et des services associés peut favoriser l'accès aux sites de loisirs, aux centralités, aux gares et aux équipements du territoire par des modes actifs.
Mesure 13.2.5 Réguler la circulation et le stationnement des cars de tourisme privés, notamment dans les zones très dense et touristiques	Le PLM peut prendre en compte cette mesure à travers les actions B.2.1 et B.1.1, en intégrant la circulation et le stationnement des cars dans les réflexions sur le partage de la voirie. L'objectif est de limiter les conflits d'usage avec les piétons, les cyclistes, les transports collectifs réguliers et les riverains.
13.3 Améliorer l'expérience voyageurs des touristes et des visiteurs	
Mesure 13.3.1 Fournir aux touristes une information adaptée sur les services de mobilité durable avant et pendant leur séjour	Le PLM contribue à cette mesure à travers les actions B.1.1 et B.2.2, en améliorant la lisibilité de l'offre de mobilité autour des pôles d'échanges, des gares, de l'aéroport et des principaux lieux de rabattement.
Mesure 13.3.2 Améliorer l'accueil et l'orientation des touristes dans tous leurs déplacements	Le PLM y répond par les actions B.1.1, B.2.2, B.3.1 et B.3.2, qui contribuent à rendre les déplacements plus lisibles et plus confortables pour les visiteurs, notamment autour des gares, de l'aéroport et des centralités du territoire.
Mesure 13.2.3 Adapter la billettique et la tarification des transports aux besoins spécifiques des visiteurs	Le PLM n'est pas concerné
Axe 14. Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	
14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilités plus durable	

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Mesure 14.1.1 Renforcer la communication et les actions de sensibilisation	Le PLM décline directement cette mesure à travers l'action B.4.1, qui vise à accompagner les entreprises, les administrations et les usagers vers des pratiques de mobilité plus durables. Il y contribue également par les actions B.3.1 et B.4.2, en proposant de nombreuses alternatives à l'autosolisme.
Mesure 14.1.2 Développer le conseil individualisé	Le PLM répond à cette mesure par l'action B.4.1, qui constitue le principal levier d'accompagnement au changement de comportement. Les démarches de management de la mobilité peuvent permettre de cibler les besoins des salariés, des entreprises et des zones d'activités, en proposant des solutions adaptées aux trajets domicile-travail et aux déplacements professionnels et promouvoir des mobilités plus durables et décarbonées.
14.2 Développer l'écomobilité scolaire	
Mesure 14.2.1 Réaliser des Plans de déplacements scolaire	Le PLM contribue à cette mesure à travers les actions B.3.1, B.3.2 et B.2.1, en améliorant les conditions de déplacement à pied et à vélo, en sécurisant les cheminements et en apaisant la voirie autour des équipements et en mettant en avant certaines expérimentations (Liberté Pieds). Il peut servir de cadre pour accompagner les communes et établissements dans des démarches locales d'écomobilité scolaire.
Mesure 14.2.2 Aménager les abords des établissements d'enseignement	Le PLM répond directement à cette mesure par les actions B.2.1 et B.3.2, qui visent la pacification de la voirie, la sécurisation des traversées, l'amélioration des cheminements piétons et la résorption des coupures modes actifs. Ces actions peuvent être mobilisées prioritairement autour des établissements scolaires.
Mesure 14.2.3 Généraliser le stationnement pour les vélos et les trottinettes pour le personnel et les élèves	Le PLM y contribue par l'action B.3.1, relative au développement du réseau cyclable et des services associés, notamment le stationnement vélo. Cette mesure dépend néanmoins des départements (collèges) et de la Région (lycées).
Mesure 14.2.4 Inciter les élèves à l'usage des modes actifs	Le PLM décline cette mesure à travers les actions B.3.1 et B.3.2, en sécurisant les itinéraires cyclables et piétons. Les actions de sensibilisation, notamment autour du vélo et de la marche, participent à l'évolution des pratiques dès le jeune âge.
Mesure 14.2.5 Inciter les élèves à l'usage des transports collectifs	Le PLM y contribue par les actions B.1.1 et B.2.2, en améliorant l'accès aux pôles de transport, les conditions de rabattement et la lisibilité de l'offre de transports collectifs. Il participe également à pérenniser la prise en charge d'une partie des titres de transports scolaires (collégiens à étudiants) afin de faciliter l'usage des transports collectifs.
Mesure 14.2.6 Développer les actions de formation et sensibilisation	Le PLM répond à cette mesure par les actions B.3.1, B.3.2 et B.4.1, en soutenant les actions de sensibilisation aux mobilités actives, à la sécurité routière et aux alternatives à la voiture individuelle. Ces actions peuvent

Volet de l'écomobilité
n°7221705122-012610536-13226_HF
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

	être relayées auprès des établissements, des communes et des familles.
14.3 Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés	
Mesure 14.3.1 Poursuivre l'action du réseau Pro'Mobilité pour accompagner les employeurs	Le PLM décline directement cette mesure à travers l'action B.4.1, qui vise à accompagner les entreprises et administrations dans leurs démarches de management de la mobilité. Il peut relayer les dispositifs d'appui existants, notamment auprès des grands employeurs, des zones d'activités et des pôles d'emploi du territoire.
Mesure 14.3.2 Encourager les démarches et plans de mobilité inter-employeurs	Le PLM répond à cette mesure par l'action B.4.1, en favorisant les démarches collectives à l'échelle des zones d'activités et des grands secteurs d'emploi. Cette approche permet de mutualiser les solutions de mobilité entre employeurs, notamment en matière de covoiturage, de vélo, de rabattement vers les transports collectifs et d'organisation des déplacements domicile-travail.
Mesure 14.4.3 Encourager la mise en place de mesures organisationnelles au sein des entreprises et administrations pour fluidifier les déplacements	Le PLM y contribue à travers les actions B.4.1 et B.4.2, en accompagnant les employeurs dans la mise en œuvre de plans de mobilités employeurs afin de trouver des solutions adaptées : télétravail, horaires décalés, covoiturage, modes actifs, mobilité électrique et évolution des flottes professionnelles. Ces mesures participent à la réduction de l'autosolisme et à la limitation des pics de congestion.

1.2 COHERENCE DU PLM CA ROISSY PAYS DE FRANCE AVEC LE PCAET

La communauté d'agglomération Roissy Pays de France a adopté son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) le **21 octobre 2021**.

Le Plan local de mobilité s'inscrit en cohérence avec la stratégie climat-air-énergie portée par le PCAET de Roissy Pays de France. Le PLM et le PCAET poursuivent des objectifs convergents en matière de réduction des consommations énergétiques, de diminution des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air et de transition vers des mobilités moins carbonées. Le PCAET identifie la mobilité et les déplacements comme un axe d'action à part entière et fixe. Pour le secteur des transports, des objectifs de réduction de 566 GWH (-26%) et de 179 000 tCO₂e (-30%) à horizon 2030 par rapport à 2015, en cohérence avec les objectifs nationaux.

À travers l'action 2.1, le PCAET prévoit la réalisation d'un Plan Local de mobilité (PLM), aux côtés d'actions portant sur le développement de l'usage des transports en commun à travers l'optimisation de l'offre bus et l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux mais également le recours aux mobilités actives ainsi que la rationalisation de l'usage de la voiture individuelle et des flux routiers (covoiturage, l'accès aux véhicules moins polluants, la limitation des déplacements domicile-travail, l'organisation de la logistique...). L'ensemble de ces actions doivent permettre l'amélioration de la qualité de l'air.

Dans ce cadre, le PLM constitue un outil de coordination et de mise en cohérence des actions déjà engagées ou programmées en matière de mobilité. Il permet de donner une lisibilité d'ensemble aux interventions portées par les différents acteurs du territoire et de les organiser à l'échelle intercommunale. Il contribue ainsi aux objectifs du PCAET en matière de report modal, de réduction de la dépendance à la voiture individuelle, de transition énergétique des mobilités et d'amélioration du cadre de vie.

Les actions du PLM participent également aux objectifs transversaux du PCAET relatifs à l'adaptation au changement climatique et à la qualité environnementale des espaces urbains. Les mesures en faveur du partage de la voirie, de la pacification des espaces publics, de la végétalisation, de la désimperméabilisation, de la réduction des nuisances sonores et de l'amélioration de la sécurité des déplacements contribuent à

des déplacements.com
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

renforcer la résilience du territoire, en cohérence avec les orientations du PCAET visant à limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain, à préserver les espaces de pleine terre et à améliorer la qualité de vie des habitants.

1.3 COHERENCE DU PLM CA ROISSY PAYS DE FRANCE AVEC LE SCOT

Le SCoT Roissy Pays de France a été **approuvé par le conseil communautaire le 19/12/2019**.

Le Plan local de mobilité s'inscrit en cohérence avec le Document d'orientation et d'objectifs du SCoT Roissy Pays de France, qui consacre un axe spécifique à l'amélioration des déplacements au sein du territoire par le développement des mobilités durables. Le DOO identifie les mobilités comme un levier de réduction des fractures sociales et territoriales, d'amélioration de l'accès à l'emploi, de renforcement du cadre de vie et de réduction des impacts environnementaux liés aux déplacements, notamment la pollution de l'air, le bruit et l'imperméabilité des sols.

Dans ce cadre, le PLM constitue un outil de coordination et de mise en cohérence des actions de mobilité à l'échelle intercommunale. Il permet de préciser et d'organiser les conditions opérationnelles de mise en œuvre des prescriptions du DOO relatives à travers des politiques de mobilités en cohérence avec les dynamiques de déplacements résultant de l'armature territoriale. Ces objectifs sont notamment traduits dans les prescriptions P49 à P59 du DOO.

Le PLM prolonge également les prescriptions du SCoT relatives au stationnement. Le DOO prévoit en effet d'organiser le stationnement en lien avec la desserte en transports collectifs et les modes actifs, de favoriser le rabattement vers les gares par bus et modes actifs, d'encadrer la création des parcs relais, de limiter l'imperméabilisation liée aux espaces de stationnement et de réduire les places dédiées aux véhicules motorisés dans les secteurs tertiaires bien desservis. Ces orientations, définies dans les prescriptions P60 à P63, trouvent une traduction opérationnelle dans les actions du PLM portant sur la connaissance, la coordination et l'adaptation des politiques de stationnement aux contextes locaux.

Enfin, la cohérence entre le PLM et le SCoT dépasse le seul champ des déplacements. Les actions du PLM relatives au partage de la voirie, à la pacification des espaces publics, aux modes actifs, à l'intermodalité, à la logistique urbaine et à la transition énergétique des véhicules participent également aux objectifs du DOO en matière de qualité du cadre de vie, de végétalisation, de réduction des nuisances générées par les infrastructures de transport, d'accessibilité des zones d'activités et d'évolution vers une logistique plus multimodale. Elles s'inscrivent ainsi en continuité avec les prescriptions P30, P40, P79, P88, P92, P95 et P105 à P107 du DOO.

La Communauté d'Agglomération est en cours de révision de son SCOT-AEC et s'appuiera sur le Plan Local de Mobilité sur le volet des déplacements.

2. JUSTIFICATION DES CHOIX

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

3° Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;

2.1 SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES

Le Plan Local de Mobilité (PLM) **définit les principes** d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, sur le périmètre intercommunal. Il vise à **assurer un équilibre** durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un **usage coordonné** de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que par la promotion des modes de déplacements les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Plusieurs solutions s'offrent ainsi aux collectivités pour atteindre ces objectifs.

2.1.1 Une démarche construite à partir d'une déclinaison locale du Plan des mobilités d'Île-de-France (PDMIF)

Le Plan local de mobilité de Roissy Pays de France s'inscrit dans la **déclinaison locale** et territorialisée du Plan des mobilités d'Île-de-France (PDMIF), document cadre de l'autorité organisatrice de la mobilité en Île de France dont les objectifs portent notamment sur la diminution du trafic automobile, l'amélioration de la qualité de l'air, la préservation de l'environnement et la maîtrise des coûts collectifs.



Figure 1 : Objectifs du PDMIF

Le Plan des mobilités d'Île-de-France a fait l'objet d'une analyse de scénarios contrastés de mobilité à horizon 2030. Ces scénarios ont permis de déterminer le niveau d'ambition nécessaire pour atteindre les objectifs environnementaux régionaux, notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre de 25 à 30 % entre 2020 et 2030 et le respect des valeurs limites réglementaires de concentrations en polluants atmosphériques. Le PLM de Roissy Pays de France ne réplique pas cette modélisation sous la forme de scénarios alternatifs locaux complets. Il s'inscrit dans le cadre global retenu par le PDMIF et en assure la déclinaison territoriale, en adaptant les leviers d'action aux spécificités locales du territoire d'appartenance.

Accusé de réception en préfecture
05/10/2026
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

automobile, armature multipolaire structurée autour des pôles gares, flux aéroportuaires et logistiques, contrastes entre secteurs urbains, périurbains et ruraux.

2.1.2 Une trajectoire modale visant à infléchir la dépendance automobile

Le territoire est marqué par une part importante de la voiture, notamment pour les déplacements domicile-travail et les flux de transit. Les supports de diagnostic rappellent que 67 % des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture, que les transports collectifs représentent 21 % des déplacements domicile-travail et que la marche et le vélo restent faibles sur ce motif, avec respectivement 3 % et 1 %.

Le travail réalisé sur les parts modales permet d'objectiver l'ambition du PLM. La trajectoire retenue vise une diminution de la part modale de la voiture, qui passerait d'environ 50,4 % à 45,1 %, soit une baisse de 10% des flux en véhicules particuliers. Cette évolution constitue le principal levier de réduction des incidences environnementales liées aux déplacements, notamment sur les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air et les nuisances sonores.

Cette baisse de la part modale automobile s'accompagne d'un renforcement des modes alternatifs. La part modale des transports collectifs progresserait d'environ 13,7 % à 14,8 %. La progression la plus marquée concerne le vélo, dont l'usage serait multiplié par 5 en 5 ans, passant d'environ 1 % à 5 % et traduisant l'ambition du schéma directeur cyclable intercommunal et la volonté de rattraper le retard constaté sur cette pratique. La marche et les autres mobilités actives resteraient à un niveau élevé, autour de 34 %, confirmant leur rôle structurant pour les déplacements de proximité.

Cette trajectoire traduit un choix d'équilibre. Elle ne vise pas à nier le rôle encore important de la voiture dans un territoire de grande couronne, marqué par des flux d'échanges importants, des secteurs périurbains moins bien desservis et une forte polarisation économique autour de l'aéroport. Elle cherche en revanche à réduire progressivement la dépendance à l'autosolisme, à renforcer les alternatives lorsque celles-ci sont pertinentes et à mieux organiser les pratiques de mobilité.

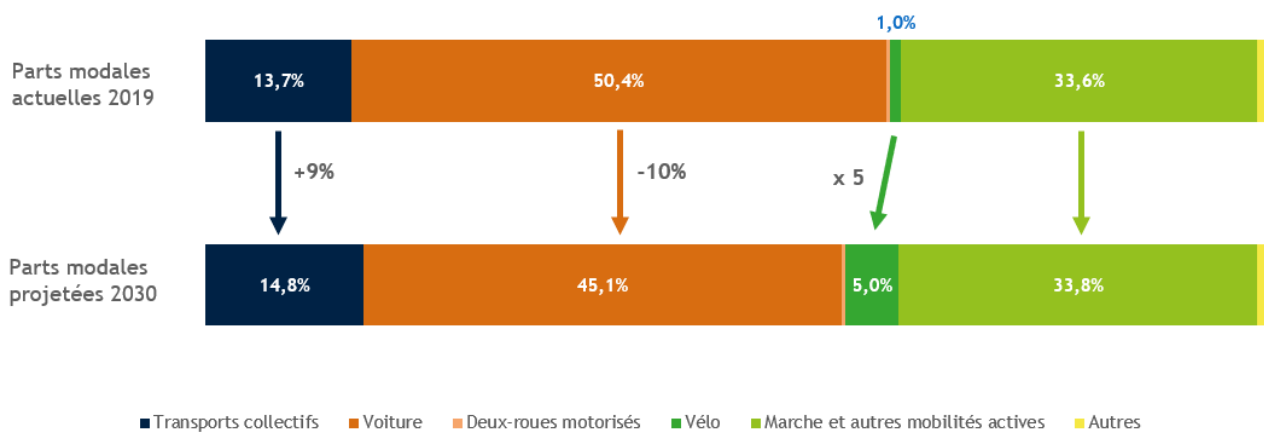


Figure 2 : Évolution des parts modales pour le PLM de Roissy Pays de France (Source : Diagnostic Explain)

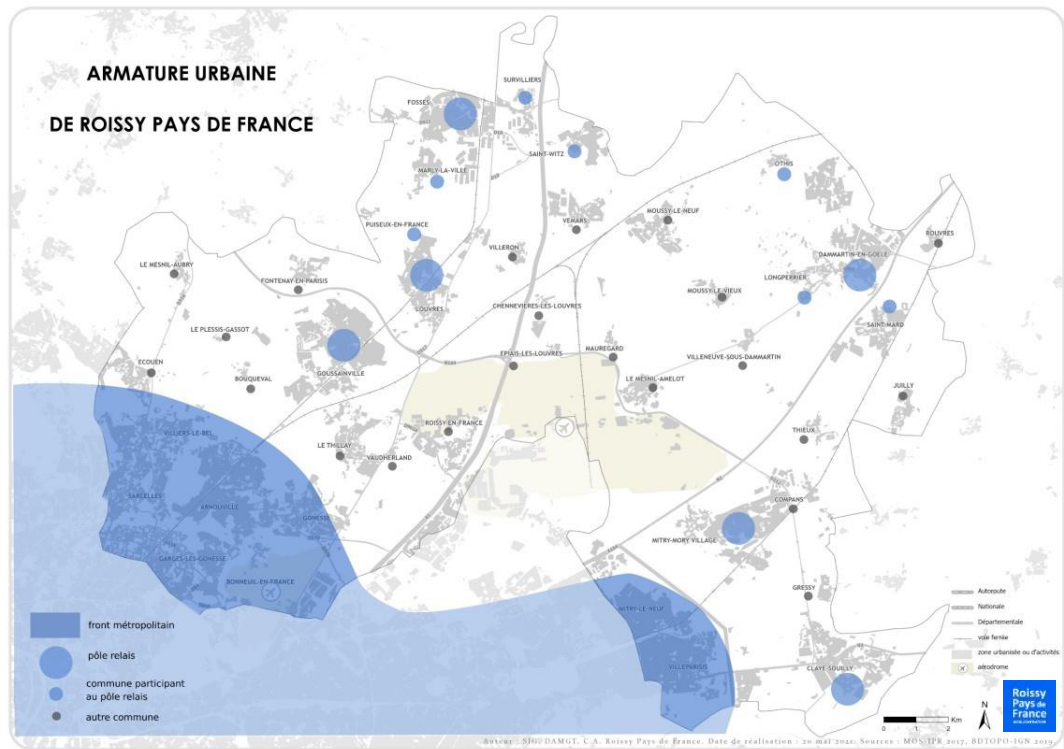
2.1.3 Un choix fondé sur une évolution progressive et différenciée des pratiques de mobilité

Le choix retenu par le PLM consiste donc à **infléchir la part prépondérante de la voiture individuelle**. Il repose sur plusieurs leviers complémentaires : amélioration des rabattements vers les gares, renforcement des transports collectifs, développement du réseau cyclable, sécurisation des déplacements piétons, pacification de la voirie, organisation du stationnement, accompagnement des changements de pratiques, covoiturage, autopartage et décarbonation des motorisations.

De plus la trajectoire retenue tient compte des **caractéristiques propres de Roissy Pays de France**. Le territoire présente une armature contrastée, entre front métropolitain dense, pôles relais, communes

Approuvé de révision en préfecture
077-217705144-20261005-26/13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

périurbaines et espaces ruraux. Il est également traversé par de grands flux métropolitains, aéroportuaires et logistiques, qui ne relèvent pas tous directement des pratiques de mobilité locales.



Dans ce contexte, le PLM ne vise pas une rupture uniforme des pratiques de déplacement. Il organise une évolution différenciée selon les secteurs et les usages. Dans les secteurs urbains et autour des pôles gares, les choix portent prioritairement sur l'intermodalité, les modes actifs, les transports collectifs et la pacification des espaces publics. Dans les secteurs périurbains ou moins denses, les actions visent davantage à améliorer les rabattements, à développer des solutions alternatives adaptées et rationaliser l'usage de l'automobile à travers le covoiturage ou la décarbonation des véhicules.

Ainsi, la solution retenue ne correspond pas à un scénario alternatif au sens strict, mais à **une trajectoire locale d'évolution des mobilités, construite en cohérence avec le Plan des mobilités d'Île-de-France et adaptée aux réalités territoriales de Roissy Pays de France.**

2.2 LES CHOIX AYANT CONDUIT A L'ELABORATION DU PLM DE LA CA DE ROISSY

Le présent chapitre présente la justification des choix ayant conduit à l'élaboration du PLM de la CA Roissy Pays de France.

2.2.1 Un premier PLM nécessaire pour structurer une politique intercommunale des mobilités

Le PLM constitue pour Roissy Pays de France **un premier document de planification opérationnelle** des mobilités à l'échelle intercommunale. Il intervient dans un contexte où le territoire est fortement traversé par des flux métropolitains, aéroportuaires et logistiques, mais où les besoins de mobilité quotidienne des habitants, des salariés et des usagers locaux nécessitent une réponse plus fine et territorialisée.

L'élaboration du PLM répond à la nécessité de mettre à plat l'ensemble des problématiques de transport du territoire afin de **définir une stratégie globale des mobilités**, cohérente avec le document cadre régional et articulée avec les documents structurants de la Communauté d'agglomération. Les supports de diagnostic

Roissy de Roissy en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

soulignent la nécessité d'articuler le PLM avec les enjeux régionaux, mais également avec le SCoT, le PCAET, le PLH et le projet de territoire.

Il permet également de co-construire, avec l'ensemble des communes, un premier document apportant de la cohérence à l'échelle du territoire et une véritable feuille de route pour développer une mobilité plus durable. Ce document porte donc un fort enjeu de gouvernance et de cohésion des communes autour d'une vision partagée de la mobilité sur le territoire.

Le choix d'élaborer ce PLM répond donc à un double besoin : disposer d'un document de déclinaison locale du cadre régional et renforcer la capacité de l'agglomération à coordonner les politiques de mobilité dans un territoire où les compétences et maîtrises d'ouvrage sont partagées entre de nombreux acteurs.

2.2.2 Une démarche nourrie par le terrain et les acteurs du territoire

L'élaboration du PLM s'est appuyée sur une **démarche progressive** associant analyse documentaire, exploitation des données disponibles, visites de terrain, échanges avec les acteurs et temps de concertation. Une première phase de diagnostic a permis d'identifier les différents interlocuteurs notamment au niveau des communes à travers un questionnaire des actions de chacun. Ensuite, des ateliers territoriaux ont été organisés autour de 3 axes thématiques, pour **partager les constats avec les communes et partenaires** concernant :

- Les transports collectifs et l'intermodalité,
- Le réseau viaire, le stationnement et la logistique,
- Les modes actifs, l'accessibilité PMR et les nouvelles pratiques de mobilité.

Ces ateliers, réunissant environ 50 participants, ont permis de faire remonter des problématiques concrètes et les localiser : points durs de circulation, difficultés de rabattement vers les gares, stationnement en tension, nuisances liées aux poids lourds, discontinuités piétonnes et cyclables, accessibilité des arrêts de bus et besoin de coordination entre acteurs. Ces éléments ont ensuite été consolidés lors du COPIL de phase 1, qui a validé les grands enjeux du diagnostic.

La phase 2 a permis de **traduire ces enjeux en orientations puis en programme d'actions**. Le COPIL du 6 juin 2023 a validé les grandes orientations du plan d'actions, autour de deux ambitions :

- Inscrire le territoire dans les dynamiques de mobilités métropolitaines,
- Construire un système de mobilité adapté à l'armature territoriale.

Les ateliers organisés en mai 2025 dans le Val-d'Oise et en Seine-et-Marne ont ensuite permis de préciser les conditions opérationnelles de mise en œuvre, notamment sur la priorisation des points durs, l'accessibilité des arrêts de bus, la pacification de la voirie, les continuités cyclables, les bornes IRVE et GNV, le covoiturage et les mobilités durables. Ils ont permis de directement alimenter le Plan d'Actions, découlant des orientations. Le COPIL du 24 juin 2025 a enfin constitué une étape de validation du plan d'actions, en intégrant les retours des communes, des gestionnaires de voirie, d'Île-de-France Mobilités, des Départements, des opérateurs de transport et des autres partenaires.

Ces retours ont été confirmés via un questionnaire à destination des usagers du territoire afin de prioriser les différents axes et orientations validées politiquement : plus de 670 réponses ont été reçu, mettant l'accent sur le besoin d'un système de mobilité proposant des alternatives de déplacements variées et d'un espace public apaisé et partagé entre les différents modes

Ainsi, les choix retenus dans le PLM ne résultent pas uniquement d'une déclinaison technique du cadre régional. Ils traduisent une **démarche territorialisée**, construite à partir des besoins exprimés localement et des contraintes propres à Roissy Pays de France : poids des flux métropolitains et logistiques, dépendance automobile, rôle structurant des gares, enjeux de rabattement, difficultés de circulation, besoin de continuités modes actifs et nécessité de renforcer la coordination entre maîtres d'ouvrage.

2.2.3 Des choix structurés autour de deux grands critères

Les choix retenus par le PLM s'appuient sur **deux critères principaux** reflétant les caractéristiques du territoire de Roissy et qui est traduit dans l'organisation du plan d'action.

Le premier critère tient à la **singularité de Roissy Pays de France** dans le système de mobilités francilien. Le PLM vise à traduire les objectifs régionaux en tenant compte des **caractéristiques propres du territoire** : rôle de porte d'entrée de l'Île-de-France, présence de la plateforme aéroportuaire, poids économique et logistique majeur, importance des grandes infrastructures routières et ferroviaires, mais aussi nuisances, coupures physiques, saturation de certains réseaux et difficultés d'habitabilité générées par ces dynamiques. Cette logique est traduite par l'orientation A du plan d'action, qui vise à **inscrire le territoire dans les dynamiques de mobilités métropolitaines**, à travers les projets de transports lourds, les infrastructures viaires structurantes et l'organisation des flux logistiques, permettant de mieux organiser les mobilités métropolitaines pour limiter leurs impacts sur les mobilités locales.

Le second critère repose sur la **prise en compte de l'armature territoriale**. Le PLM adapte les leviers de mobilité aux différents contextes du territoire. Dans les secteurs urbains du sud, plus denses et mieux dotés en équipements, commerces et transports collectifs, les choix portent prioritairement sur l'intermodalité, la requalification des espaces publics, la pacification de la voirie, les modes actifs et le renforcement de l'offre de transport. Dans les secteurs périurbains, ruraux ou moins denses du nord et de l'est, les actions visent davantage à limiter la dépendance à la voiture en améliorant les rabattements vers les modes de transports lourds, en développant des solutions alternatives adaptées, en accompagnant le covoiturage, le transport à la demande et la réduction des déplacements. Cette logique est traduite par l'orientation B, qui vise à construire un système de mobilité en adéquation avec l'armature territoriale.

Le plan d'action retenu traduit donc cette double lecture du territoire. Il articule les grands projets métropolitains et les flux structurants qui dépassent l'échelle intercommunale avec les besoins quotidiens des usagers du territoire. Cette organisation permet de justifier les choix du PLM comme une trajectoire territorialisée : **intégrée au cadre régional du PDMIF, mais ajustée aux réalités propres de Roissy Pays de France, à ses contrastes internes et à ses enjeux locaux de mobilité, d'attractivité économique, de cadre de vie et de transition environnementale.**

Ainsi, ces deux grands critères sont déclinés en 11 fiches actions réparties en 6 axes d'interventions.

A : INSCRIRE LE TERRITOIRE DANS LES DYNAMIQUES DE MOBILITES METROPOLITAINES	
AXE A1 - REALISER LES INFRASTRUCTURES INDISPENSABLES AU FONCTIONNEMENT METROPOLITAIN	A.1.1 - Soutenir et accompagner les projets d'amélioration des transports lourds, essentiels à la desserte du territoire
	A.1.2 - Structurer un réseau viaire multimodal pour garantir l'accessibilité routière du territoire, tout en limitant les nuisances
AXE A2 - CONTRIBUER A L'ARMATURE LOGISTIQUE METROPOLITAINE	A.2.1 - définir la stratégie logistique du Grand Roissy - Le Bourget et sa déclinaison territoriale
	A.2.2 - encadrer et optimiser les flux de marchandises
B : CONSTRUIRE UN SYSTEME DE MOBILITE EN ADEQUATION AVEC L'ARMATURE TERRITORIALE	
AXE B1 - ORGANISER LES RABATTEMENTS ET FACILITER L'INTERMODALITE	B1.1 - Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs pour favoriser l'intermodalité
AXE B2 - AMELIORER LE RESEAU ROUTIER ET FAVORISER LA MULTIMODALITE	B2.1 - Requalifier et pacifier le réseau viaire local pour un meilleur partage de l'espace public permettant une sécurisation des déplacements

Reçu de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

	B2.2 - Participer à la mise en place d'une offre de transport attractive et hiérarchisée adaptée aux spécificités du territoire
AXE B3 - FAVORISER L'USAGE DU VELO ET DE LA MARCHÉ A PIED	B3.1 - Mettre en place le schéma directeur cyclable intercommunal
	B3.2 : Favoriser la marchabilité du territoire
AXE B4 - ACCOMPAGNER LES USAGERS VERS DES PRATIQUES DE MOBILITE PLUS DURABLES	B4.1 - Développer le management de la mobilité à travers des alternatives innovantes
	B4.2 : Favoriser des usages partagés de la voiture et des mobilités décarbonées

Comme indiqué précédemment, le PLM de Roissy Pays de France constitue une déclinaison territoriale du Plan de mobilités d'Île-de-France. Les choix ayant conduit à l'élaboration du projet résultent donc à la fois de la reprise des orientations régionales du PDMIF et de leur adaptation aux spécificités du territoire.

Le tableau suivant met en regard les axes du PDMIF avec leur traduction dans le plan d'action du PLM.

Tableau 1 : Déclinaison des axes du PDMIF dans le plan d'action du PLM de Roissy Pays de France

Axes du PDMIF		Traduction dans le PLM de Roissy Pays de France
Axe 1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs	A.1.1, B.1.1, B.2.2	Le PLM décline cet axe par l'accompagnement des transports lourds, le réaménagement des pôles d'échanges multimodaux du territoire, le renforcement du réseau bus, les BHNS, les cars express et le TAD. Cela se traduit également par une politique de financement des titres de transport scolaires pour promouvoir l'usage des transports en commun.
Axe 2. Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	B.3.2, B.2.1	Le PLM traduit cet objectif par la résorption des discontinuités modes actifs, l'amélioration de la marchabilité, la pacification de la voirie et l'accessibilité de l'espace public.
Axe 3. Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements	B.2.2, B.3.2	Le PLM intègre l'accessibilité PMR à travers la mise en accessibilité des arrêts de bus, des équipements communautaires et des espaces publics.
Axe 4. Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	B.3.1, B.3.2	Le PLM reprend directement cet axe à travers le schéma directeur cyclable intercommunal (17 itinéraires cyclables, le stationnement vélo et les services associés)
Axe 5. Développer les usages partagés de la voiture	B.4.2	Le PLM décline cet axe par la communication sur le covoiturage, l'autopartage et les solutions existantes.
Axe 6. Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	B.1.1, A.1.1	Le PLM en fait un levier structurant, notamment via l'aménagement des pôles gares et l'amélioration du rabattement vers les transports collectifs lourds.
Axes 7 et 8. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable / Mieux partager la voirie urbaine	A.1.2, B.2.1	Le PLM décline ces objectifs par la hiérarchisation viaire, la résorption des points durs, la pacification et la requalification des voiries communautaires.
Axe 9. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux	B.2.1, B.1.1	Le PLM traite le stationnement comme un levier d'intermodalité, de partage de l'espace public et de maîtrise de l'usage automobile.
Axe 10. Soutenir une activité logistique performante et durable	A.2.1, A.2.2	Le PLM décline fortement cet axe au regard du rôle logistique et aéroportuaire du territoire.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Axes du PDMIF		Traduction dans le PLM de Roissy Pays de France
Axe 11. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	B.4.2, A.2.2	Le PLM l'aborde à travers le Schéma directeur des énergies territorial coordonnant l'implantations des nouvelles énergies pour la motorisation (IRVE et GNV) et favorisant la décarbonation des mobilités.
Axe 14. Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	B.4.1	Le PLM décline cet axe par les PDMEC, la tournée rebond et les outils de management de la mobilité.

2.2.4 La prise en compte de l'environnement dans les choix du PLM

Le plan d'action du PLM prend en compte l'environnement en agissant principalement sur l'évolution des pratiques de déplacements, notamment à travers la réduction de la dépendance à la voiture individuelle en renforçant les modes alternatifs de déplacements.

Cette logique répond directement aux enjeux de réduction des émissions de gaz à effet de serre, des consommations d'énergie, des polluants atmosphériques et des nuisances sonores. Elle s'appuie également sur l'optimisation de l'existant, à travers la requalification des pôles d'échanges, des voiries, du stationnement et des continuités modes actifs.

Les enjeux transversaux, tels que la biodiversité, la consommation d'espace, la gestion des eaux pluviales, le paysage et le cadre de vie, sont également pris en compte. Par exemple, la biodiversité est préservée par la limitation de la dispersion des aménagements et la requalification de l'existant, tandis que la gestion des eaux pluviales est améliorée par la végétalisation des voiries et la réduction de l'imperméabilisation des sols. Le paysage et le cadre de vie sont valorisés par la requalification des espaces de mobilité et leur intégration dans l'environnement urbain. **L'environnement est ainsi pris en compte comme un fil conducteur du plan d'action, à la fois dans l'évolution des pratiques de mobilité et dans la qualité des aménagements proposés.**

Cette prise en compte environnementale s'appuie sur les enjeux identifiés dans l'état initial de l'environnement. Les enjeux hiérarchisés constituent ainsi la base de la stratégie environnementale du PLM et de son évaluation environnementale : ils sont utilisés comme critères d'évaluation. Le tableau suivant les rappelle.

Tableau 2 : Enjeux pour l'évaluation environnementale du PLM

Thématique	Enjeux issus de l'EIE	Enjeux simplifiés retenus	Hiérarchisation
Consommations d'énergie et émissions de GES	- Proposer/promouvoir des modes de déplacements sans pétrole : train, voitures électriques, bus avec motorisation alternative au pétrole, modes actifs, etc. - Proposer des alternatives également pour le transport de marchandises (report modal ferroviaire) - Promouvoir la sobriété énergétique dans les déplacements, en agissant sur la réduction des besoins de mobilité et l'optimisation des usages (mutualisation, report vers des modes moins énergivores, télétravail) - Développer/promouvoir la mobilité partagée (covoiturage, autopartage) et les nouvelles mobilités - Réduire la part modale de la voiture particulière dans les déplacements - Améliorer les performances des véhicules de transport de marchandises, proposer des alternatives notamment pour « le dernier kilomètre ».	- Réduire les consommations d'énergie liées aux déplacements - Diminuer les émissions de GES des transports routiers - Renforcer le report vers les transports collectifs et les modes actifs - Réduire l'usage individuel de la voiture - Encourager des pratiques de mobilité plus sobres	Fort
Qualité de l'air	Réduire les émissions atmosphériques liées aux transports : - Améliorer et modifier les modes de transports et les déplacements en agissant à la fois sur le déplacement des personnes et le transport de marchandises - Favoriser l'usage des modes actifs, des transports en commun et le covoiturage et contraindre	- Réduire les émissions atmosphériques liées aux transports - Diminuer l'exposition des populations aux polluants de proximité, notamment près des grands axes et dans les centres urbains	Fort

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-20-13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 06/10/2026

Thématique	Enjeux issus de l'EIE	Enjeux simplifiés retenus	Hiérarchisation
	l'usage de la voiture individuelle (jouer sur les parts modales) notamment pour les trajets courts - Fluidifier les trafics tout modes afin de réduire le temps des transports et les ralentissements (notamment au niveau des points de congestion identifiés) - Jouer sur les vitesses de circulation (aménagement, signalisation) - Travailler sur les transports en commun : équiper les véhicules existants (carburants ou traitement postcombustion) ; renouveler le parc roulant en privilégiant l'utilisation de véhicules dits « propres » (fonctionnement au GNV, véhicules électriques...) - Mener une réflexion préalable avant toute réalisation d'infrastructure nouvelle en évaluant son impact et en favorisant les modes de transport les moins polluants (marche, vélo, train, tramway, Transports en Commun en Site Propre, covoiturage...) - Mener des réflexions sur le transport de transit notamment principalement au niveau des autoroutes A1, A104, des nationales N2, la N3, N104, et d'éventuels reports (fer) afin de réduire les émissions et les concentrations de polluants. Réduire la taille de la population exposée à la pollution atmosphérique - Limiter le stationnement et la circulation des voitures en ville où la population exposée est forte (sud-ouest du territoire) et où les polluants se dispersent mal du fait de la densité du bâti - Limiter la présence des véhicules de transport de marchandises (poids lourds) en ville ou à proximité des bourgs - Optimiser et valoriser les zones de faibles émissions avec des usages compatibles assurant la protection de la qualité de l'air - Éloigner les infrastructures de transport routier des zones densément peuplées - Fluidifier les trafics routiers au niveau des points de congestion identifiés (zones de ralentissement, zone d'embouteillage et feux tricolores) pour réduire les temps de transport et l'exposition aux fortes concentrations de polluants Poursuivre les efforts de connaissance générale et d'information sur la qualité de l'air	- Favoriser le report modal vers les transports collectifs, les modes actifs et le covoiturage - Limiter les impacts du trafic de transit, des poids lourds et des points de congestion - Améliorer le suivi et la connaissance de la qualité de l'air sur le territoire	
Nuisances sonores	Réduire les nuisances sonores liées aux déplacements - Veiller à la prise en compte du bruit très en amont dans les projets d'infrastructures ; - Maîtriser les vitesses de circulations et inciter au partage de la voirie dans les centres-villes et centres-bourgs ainsi que sur les axes habités ; - Identifier les zones sensibles afin de préserver ces lieux d'une source bruyante supplémentaire ; - Identifier et préserver les zones calmes (espaces publics, espaces verts, etc.) en favorisant les modes de déplacements actifs ; - Résorber les zones de bruit existantes et éviter d'en créer de nouvelles en cohérence avec les enjeux de qualité de l'air et de développement de la nature en ville ; - Pour les nouvelles infrastructures : utiliser des matériaux permettant de mieux limiter la propagation du bruit (ex : revêtement des routes) ; Réduire la population exposée aux nuisances sonores (notamment les nouvelles) - Limiter le stationnement et la pénétration des voitures en ville où la population exposée est forte ; - Réduire ou éloigner le trafic des infrastructures existantes au niveau des zones densément peuplées ;	- Réduire les nuisances sonores générées par le trafic routier - Limiter l'exposition des populations dans les zones à enjeux prioritaires - Préserver les zones calmes et les secteurs sensibles - Éviter la création de nouveaux points noirs de bruit - Apaiser les circulations et favoriser le report modal	Fort

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-20-13025-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Thématique	Enjeux issus de l'EIE	Enjeux simplifiés retenus	Hiérarchisation
	- Identifier les zones sensibles (établissements scolaires, hôpitaux, etc.) afin de préserver ces lieux d'une source bruyante supplémentaire ; - Donner plus de place aux modes actifs et alternatifs ; - Identifier les zones nécessitant la mise en œuvre de protections acoustiques.		
Milieu physique	- Prendre en compte les effets des changements climatiques dans les décisions d'aménagement afin de s'y adapter (pour éviter notamment le phénomène d'îlots de chaleur) - Prioriser les espaces disponibles dans les tâches urbaines pour l'accueil de nouvelles infrastructures de transport - Privilégier l'urbanisation en continuité directe de l'existant pour favoriser les déplacements de courte distance - Anticiper la création de nouvelles zones urbaines afin de s'assurer leur desserte en transports en commun.	- Prendre en compte les effets des changements climatiques dans les décisions d'aménagement afin de s'y adapter (pour éviter notamment le phénomène d'îlots de chaleur) - Prioriser les espaces disponibles dans les tâches urbaines pour l'accueil de nouvelles infrastructures de transport - Privilégier l'urbanisation en continuité directe de l'existant pour favoriser les déplacements de courte distance - Anticiper la création de nouvelles zones urbaines afin de s'assurer leur desserte en transports en commun.	Moyen
Biodiversité et milieu naturel	- Eviter le développement des infrastructures de transport sur des milieux naturels à forts enjeux (milieux herbacés et ouverts, milieux aquatiques et humides notamment) - Attirer l'attention des maîtres d'ouvrage sur les zones à enjeux patrimoniaux lors d'éventuels travaux de voiries - Prévoir des espaces tampons entre les zones humides ou aquatiques et les infrastructures - Préserver également les espaces supports de la biodiversité en ville et la biodiversité ordinaire sur le territoire, qui participe aux fonctionnalités écologiques globales - Encadrer l'accès aux milieux naturels les plus fragiles - Prendre en compte et préserver les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques identifiés dans la TVB du territoire - Sur les autres secteurs, activer les leviers d'action se situant au niveau des diagnostics préalables, des études d'impact, de la conception et de la gestion des abords des nouvelles infrastructures de transport - Restaurer les grandes continuités écologiques et renforcer les capacités de dispersion et de circulation de toutes les espèces (faune et flore), notamment sur les infrastructures existantes (routes, voies ferrées...), principalement les cours d'eau (ex : Biberonne et la Beuvronne) et les espaces ouverts.	- Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles - Préserver les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques - Réduire la fragmentation des milieux par les infrastructures de transport - Protéger les milieux naturels sensibles, notamment humides, aquatiques et ouverts - Intégrer la biodiversité dans les nouveaux aménagements de mobilité - Favoriser la restauration des continuités et développer la végétalisation lors des requalifications	Moyen
Paysage patrimoine et	- Préserver les paysages agricoles ouverts et les éléments paysagers remarquables (buttes, espaces naturels, cours d'eau...) afin de conserver des espaces de respiration - Réutiliser l'existant afin d'éviter de nouvelles consommations d'espace consécutives à la création de nouvelles infrastructures de transport ; - Développer les aménagements en faveur des modes actifs intégrant la végétation (alignements d'arbres, haie, espaces verts, jardins, etc.) qui permettent de qualifier et hiérarchiser les voies - Préserver les points de vue et panoramas paysagers - Participer à la requalification des portes et axes d'entrée de ville afin de garantir la transmission d'une image de qualité par ces espaces - Réduire l'utilisation de la voiture particulière et par voie de conséquence de ses émissions polluantes, associées à la dégradation des monuments.	- Préserver la qualité et la diversité des paysages du territoire - Limiter les impacts paysagers des infrastructures et aménagements de mobilité - Valoriser les entrées de ville, les centres urbains et les itinéraires modes actifs pour une meilleure intégration paysagère	Moyen

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Thématique	Enjeux issus de l'EIE	Enjeux simplifiés retenus	Hiérarchisation
Ressource en eau	- Limiter l'imperméabilisation des sols lors de la construction des infrastructures de transport ou de stationnement pour prendre en compte les risques d'inondation et de pollution des eaux (eaux de surface et eaux de nappes souterraines) liés au ruissellement des eaux pluviales (voir partie relative aux risques) - Prévoir un réseau de collecte du pluvial et des eaux de pluie efficace : développement des systèmes d'assainissement séparatifs, canalisations étanches, chaussées drainantes, fossés filtrants, bassins de rétention (avec filtre végétal par exemple), débits limités lors du rejet dans le milieu ; - Opter pour des revêtements perméables au niveau des voies permettant de ne pas contraindre l'écoulement naturel des eaux - Développer la végétalisation aux abords des infrastructures de transport (bandes enherbées, haies, etc.) - Dans la mesure du possible, développer des réseaux de voirie éloignés des captages et de leurs périmètres de protection, ainsi que des zones de ressources en eau stratégiques. Dans le cas contraire, proposer des mesures de réduction et de compensation des impacts. - Intégrer la préservation des profils naturels des cours d'eau lors du franchissement de ceux-ci par de nouvelles infrastructures de transport. Veiller notamment à préserver le faciès naturel et la fonctionnalité hydrologique des cours d'eau.	- Limiter l'imperméabilisation des sols liée aux infrastructures de mobilité - Réduire les risques de ruissellement et de pollution des eaux pluviales - Favoriser des aménagements perméables et végétalisés pour préserver le cycle naturel de l'eau	Moyen
Risques majeurs	Limiter de manière générale les aménagements sur les zones à risque ; Ne pas créer de nouveaux risques naturels et technologiques et ne pas aggraver les risques existants notamment les risques inondation et transports de matières dangereuses : - Mettre en œuvre des recommandations potentielles pour une bonne prise en compte des problématiques liées à l'évacuation des eaux (inondations par débordement des cours d'eau, remontées de nappes, ruissellement des eaux pluviales) ; - Veiller à limiter l'imperméabilisation des sols (stationnement notamment) et prévoir l'évacuation des eaux pluviales (bassin de rétention, puits d'infiltration, chaussées, réservoirs...) dans les aménagements et créations d'infrastructures ; - Prendre en compte la nature du sol et du sous-sol lors de l'aménagement d'infrastructures (relief, zones sensibles aux affaissements et effondrements liés aux cavités souterraines, aux éboulements et chutes de blocs, aux glissements de terrain et coulées de boues et au retrait/gonflement des argiles, etc.) ; Limiter les risques industriels et les risques liés au transport de matières dangereuses : - Prendre en compte la présence des sites industriels dans les aménagements d'infrastructures de transports ; - Mettre en place une réglementation spécifique pour les ouvrages d'infrastructures de transport de matières dangereuses (TMD) présentant les risques les plus importants ; - Limiter la proximité entre transports ferroviaires de TMD et de voyageurs ; - Interdire le passage de poids lourds à proximité de certaines zones d'habitations ou zones à risques ; - Réglementer la circulation et le stationnement des véhicules (notamment poids lourds) ;	- Ne pas aggraver les risques naturels et technologiques existants - Limiter l'exposition des populations et des infrastructures aux secteurs à risque - Prendre en compte les risques d'inondation, de ruissellement et de mouvements de terrain dans les aménagements de mobilité - Réduire les risques liés aux poids lourds et au transport de matières dangereuses	Moyen

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Thématique	Enjeux issus de l'EIE	Enjeux simplifiés retenus	Hiérarchisation
	- Aménager en faveur de la limitation des vitesses afin d'éviter les accidents. - Être vigilant sur les zones de multi-exposition (inondation vs ICPE ou TMD) ; - Prendre en compte l'adaptation des risques dans les nouvelles conceptions de transports et d'infrastructures ; - Prendre en compte les effets potentiels du changement climatique et intégrer ces effets dans les études et choix		
Sites et sols pollués	- Préserver les sols de toute nouvelle source de pollutions liées aux infrastructures de transport ; - Permettre la réhabilitation des anciens sites pollués (ex : création de parkings, plateforme multimodale, parc relais, etc.).	- Préserver les sols de toute nouvelle source de pollutions liées aux infrastructures de transport ; - Permettre la réhabilitation des anciens sites pollués (ex : création de parkings, plateforme multimodale, parc relais, etc.).	Faible
Ressources minérales	- Réguler le transit vers les sites de consommation de matériaux - Favoriser l'usage de matières minérales secondaires dans les infrastructures (matériaux recyclés issus du BTP, tels que granulats recyclés, déblais inertes, bétons concassés).	- Réguler le transit vers les sites de consommation de matériaux - Favoriser l'usage de matières minérales secondaires dans les infrastructures (matériaux recyclés issus du BTP, tels que granulats recyclés, déblais inertes, bétons concassés).	Faible
Déchets	- Favoriser l'accessibilité aux installations de collecte des déchets, de traitement et de valorisation des déchets - Rationaliser/Réduire les déplacements liés au transport de déchets - Optimiser les circuits de collecte des déchets et/ou réduction des fréquences de collecte - Optimiser la collecte en PAV avec la mise en place de sonde indiquant le taux de remplissage des bornes ; - Développer de la collecte en PAV, en substitution de la collecte en porte-à-porte - Réduire l'impact environnemental du transport de déchets, en choisissant des motorisations alternatives : biocarburant, GPL, électricité...	- Favoriser l'accessibilité aux installations de collecte des déchets, de traitement et de valorisation des déchets - Rationaliser/Réduire les déplacements liés au transport de déchets - Réduire l'impact environnemental du transport de déchets, en choisissant des motorisations alternatives : biocarburant, GPL, électricité ...	Faible

L'analyse des incidences montre que **le plan d'action du PLM répond prioritairement aux enjeux environnementaux les plus directement liés aux mobilités** : réduction des consommations d'énergie, diminution des émissions de GES, amélioration de la qualité de l'air et réduction des nuisances sonores. Ces effets positifs reposent principalement sur la baisse attendue de l'usage individuel de la voiture au profit d'une réduction des déplacements ou de l'utilisation des autres modes : adéquation de l'offre de transports collectifs avec les besoins de déplacements, développement d'infrastructures pour les modes actifs et leur accessibilité pour tous, amélioration de l'intermodalité via l'aménagements des pôles d'échanges multimodaux notamment au niveau des gares, mais aussi usage partagé de l'automobile (covoiturage, autopartage) et sa décarbonation progressive.

Le PLM apporte également des réponses plus transversales aux enjeux de cadre de vie, de paysage, de biodiversité, de ressource en eau et de risques, à travers la requalification de l'espace public et des voiries (désimperméabilisation, végétalisation...), la pacification des circulations, l'amélioration des continuités piétonnes et cyclables, ainsi que l'organisation plus cohérente des flux logistiques. Ces leviers permettent d'inscrire les mobilités dans une logique plus sobre, mieux intégrée aux espaces déjà urbanisés et plus attentive aux sensibilités environnementales du territoire.

2.3 JUSTIFICATION DES CHOIX AU REGARD DE L'ENVIRONNEMENT

Au regard de l'environnement, le PLM retient **une stratégie fondée sur l'évolution des pratiques de mobilité** plutôt que sur une réponse uniquement infrastructurelle. Il vise à réduire la dépendance à la voiture individuelle en renforçant les autres modes de déplacements. Ces choix répondent aux principaux enjeux environnementaux du territoire, tout en améliorant l'organisation des flux et l'intégration des mobilités dans leur environnement et l'espace public.

2.3.1 Une trajectoire modale favorable à la réduction des pressions environnementales

Le premier choix environnemental du PLM réside dans la **trajectoire modale retenue**. Le plan d'action vise à réduire de 10% l'usage de la voiture au profit des transports collectifs (+6%), du vélo (multiplié par 5) et des modes actifs. D'un point de vue environnemental, ce choix permet d'agir directement sur les déterminants des principales pressions environnementales liées aux mobilités : consommations d'énergie, émissions de gaz à effet de serre, qualité de l'air et nuisances sonores.

Cette stratégie est particulièrement **adaptée au territoire de Roissy Pays de France**, marqué par une forte dépendance à la voiture, des flux métropolitains et logistiques importants, une plateforme aéroportuaire structurante et des contrastes entre secteurs urbains, périurbains et ruraux. Le PLM cherche ainsi à **améliorer le système de mobilité en renforçant les alternatives à la voiture individuelle** : rabattements vers les gares, attractivité des transports collectifs, développement des modes actifs, usages partagés de la voiture : covoiturage, autopartage, management de la mobilité et décarbonation des motorisations.

2.3.2 Un plan d'action construit pour répondre aux différents enjeux environnementaux

Au-delà de la trajectoire modale, le plan d'action du PLM prend en compte l'environnement à travers ses mesures qui agissent sur l'organisation des déplacements, la qualité des espaces publics, l'encadrement des flux et l'intégration des aménagements. Les choix retenus ne reposent pas uniquement sur le développement d'infrastructures nouvelles, mais sur une amélioration plus globale du système de mobilité.

Biodiversité et continuités écologiques

La biodiversité et les continuités écologiques sont prises en compte principalement à travers une logique de **limitation de la dispersion des aménagements et de requalification de l'existant**. Le PLM concentre une partie importante de son action sur les pôles gares, les voiries déjà constituées, les centralités et les grands pôles générateurs de déplacements. Les actions relatives aux pôles d'échanges multimodaux visent ainsi à organiser les rabattements, les cheminements piétons et cyclables, le stationnement vélo et les correspondances dans des secteurs déjà structurants du territoire. Cette logique permet de renforcer les alternatives à la voiture sans multiplier les aménagements diffus.

Le plan d'action intègre également **des éléments plus qualitatifs favorables à une meilleure prise en compte des milieux**. Dans le cadre des projets de voiries nouvelles ou réorganisées, il est fait mention de la nécessité d'assurer une meilleure intégration dans l'environnement, notamment par le traitement des continuités et des traversées. La requalification des voiries communautaires prévoit aussi **l'intégration des modes actifs et de la végétalisation**, ce qui permet d'inscrire certains aménagements de mobilité dans une logique plus favorable aux continuités locales, au cadre végétal et à la qualité des espaces publics.

Qualité de l'air

La qualité de l'air est prise en compte par les choix visant à **réduire la place de la voiture individuelle et à mieux organiser les flux routiers**. Le PLM prévoit le renforcement des transports collectifs, l'amélioration de l'intermodalité, l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux, le développement du réseau cyclable intercommunal, la sécurisation des déplacements piétons, le covoiturage, l'autopartage et la décarbonation des motorisations. Ces leviers agissent directement sur les déplacements motorisés, qui constituent une source importante d'émissions de polluants atmosphériques sur le territoire.

Le plan d'action prend aussi en compte les secteurs où les conditions de circulation peuvent générer des **surémissions locales**. L'action relative à la résorption des points durs prévoit une méthodologie de priorisation fondée notamment sur les difficultés de circulation, le temps perdu dans la congestion, la desserte des pôles générateurs de trafic, le caractère accidentogène et les nuisances. Les actions logistiques complètent cette approche en prévoyant une étude des effets de la ZFE-m, la coordination des itinéraires poids lourds, l'organisation du stationnement PL et des expérimentations de logistique urbaine durable, dont la cyclologique.

Gaz à effet de serre

La réduction des émissions de gaz à effet de serre constitue l'un des fils directeurs du PLM. Le plan d'action agit d'abord sur les parts modales, en cherchant à réduire l'usage individuel de la voiture au profit des transports collectifs, du vélo, de la marche, du covoiturage et de l'autopartage. Le **schéma directeur cyclable intercommunal** constitue un levier important, avec un objectif de forte progression des flux vélos à l'horizon du PLM. Les actions sur les pôles d'échanges multimodaux, les rabattements vers les gares, les transports collectifs, les BHNS, les cars express et le transport à la demande renforcent également les alternatives à la voiture.

Le PLM agit aussi sur les **déplacements liés aux activités économiques**. Les Plans de Mobilité Employeurs Communs (PDMEC) prévus sur les principales zones d'activités visent à accompagner les entreprises dans la mise en place de solutions alternatives : accès aux transports collectifs, covoiturage, transport à la demande, modes actifs, mutualisation du stationnement ou des flottes de véhicules. Le schéma directeur des énergies territorial, les IRVE et les stations GNV complètent cette logique pour les déplacements motorisés qui resteront nécessaires. Il intègre également des réflexions de réduction des besoins de déplacements (développement des services à distance et du télétravail).

Énergie

La prise en compte de l'énergie repose sur une double logique : **réduire les besoins de déplacements motorisés individuels et accompagner la transition énergétique des véhicules**. Le PLM mobilise d'abord les leviers classiques de sobriété via le report modal. Ces actions visent à diminuer le recours systématique à la voiture individuelle, particulièrement dans les secteurs périurbains et ruraux où les alternatives sont aujourd'hui plus limitées.

La transition énergétique est également traitée à travers **l'action relative aux usages partagés de la voiture et aux mobilités décarbonées**. Le PLM prévoit la finalisation et la mise en œuvre du schéma directeur des énergies territorial, le déploiement des IRVE et des stations GNV, ainsi que la communication sur les aides existantes pour l'achat de véhicules à faibles émissions ou l'installation de bornes de recharge. Cette approche permet d'articuler sobriété des pratiques et évolution progressive des motorisations.

Consommation d'espace

La consommation d'espace est prise en compte par le choix de privilégier, dans une large partie du plan d'action, **l'optimisation et la requalification des espaces déjà dédiés aux mobilités**. Les actions relatives aux pôles d'échanges multimodaux, aux voiries communautaires, au stationnement, aux cheminements modes actifs et aux centralités visent principalement à mieux organiser les flux et à améliorer l'usage d'espaces existants. Les études urbaines associées aux pôles gares permettent également de réfléchir à l'intégration des gares dans leur quartier, à la mutabilité des espaces et à la mixité des fonctions urbaines.

Actes de la Région Ile de France
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Le volet logistique traduit aussi cette préoccupation. L'étude sur la stratégie logistique du Grand Roissy-Le Bourget doit permettre d'identifier les secteurs logistiques, de nourrir le futur DAACL du SCoT et de proposer une territorialisation des sites logistiques accompagnée de mesures en faveur d'un développement plus durable, notamment l'optimisation du foncier et la densification. Cette approche permet d'aborder la logistique comme un enjeu d'organisation spatiale, et pas seulement comme une question de flux.

Gestion des nuisances sonores

La gestion des nuisances sonores est intégrée à travers les actions qui visent à apaiser les circulations, à réduire les conflits d'usage et à mieux organiser les flux. La pacification de la voirie, la requalification des voiries communautaires, la hiérarchisation des circulations et la résorption des points durs constituent des leviers importants. Le PLM prévoit notamment de travailler sur les plans de circulation, la limitation des vitesses, le partage de l'espace public et la sécurisation des modes actifs.

Le plan d'action prend également en compte **les nuisances associées aux grandes infrastructures et aux flux de marchandises**. Pour les projets de voiries nouvelles, le PLM mentionne la recherche de dispositifs contre les nuisances sonores et visuelles. Sur le volet logistique, la coordination des itinéraires poids lourds, l'organisation du stationnement PL et les solutions de logistique urbaine durable visent à mieux maîtriser les circulations les plus génératrices de nuisances dans les secteurs habités ou contraints.

Ressource en eau et ruissellement

La ressource en eau et le ruissellement sont pris en compte de manière indirecte, **à travers les choix d'aménagement et de requalification**. Le PLM privilégie une partie importante d'actions sur les infrastructures et espaces déjà existants. Cette logique limite le recours systématique à de nouvelles emprises et permet d'intégrer, lors des requalifications, des principes d'aménagement plus qualitatifs.

La **végétalisation** des voiries communautaires, l'amélioration des espaces publics et l'intégration urbaine des pôles d'échanges peuvent contribuer à inscrire les projets dans une logique plus favorable à la gestion des eaux pluviales et à l'adaptation climatique. Le **traitement paysager** de certains projets, notamment lorsqu'il prévoit la réintroduction de l'arbre en ville ou la création d'espaces publics végétalisés, participe également à cette prise en compte.

Risques naturels et technologiques

Les risques naturels et technologiques sont pris en compte principalement par **l'organisation des flux et la sécurisation des déplacements**. Les actions relatives aux poids lourds et à la logistique permettent de mieux coordonner les itinéraires PL, de traiter les discontinuités réglementaires entre communes, de définir des préconisations de restriction de tonnage et de circulation, et d'organiser le stationnement PL. Ces choix participent à une meilleure maîtrise des flux dans un territoire concerné par des infrastructures, des activités économiques et des circulations de transit importantes.

Le PLM répond également aux enjeux de sécurité des usagers. La résorption des points durs, la pacification de la voirie, l'accessibilité de l'espace public, la sécurisation des itinéraires pour les modes actifs et l'amélioration des conditions de rabattement vers les gares contribuent à réduire la vulnérabilité des piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite. Cette approche permet de traiter la mobilité comme un enjeu de sécurité et de résilience du territoire.

Paysage, patrimoine et cadre de vie

Le paysage, le patrimoine et le cadre de vie sont pris en compte à travers la volonté de **requalifier les espaces de mobilité et de mieux intégrer les infrastructures dans leur environnement urbain**. Les études de pôles d'échanges multimodaux sont complétées par des études urbaines afin de renforcer l'intégration territoriale des gares, d'améliorer leur attractivité et de les reconnecter aux centralités. Le PLM vise ainsi à faire des pôles gares des lieux de vie dans leur quartier, en favorisant l'intermodalité, la mutabilité et la mixité des fonctions urbaines.

La **requalification et la pacification des voiries** participent également à l'amélioration du cadre de vie. Le PLM prévoit l'intégration des modes actifs, de la végétalisation, d'un mobilier urbain qualitatif et d'une meilleure organisation du stationnement. Certains projets, comme

Académie Supérieures
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

(anciennement Avenue du Parisis), mettent également en avant un traitement paysager, une coulée verte, la réintroduction de l'arbre en ville et une meilleure cohérence paysagère. Parfois, les réaménagements permettent une valorisation du paysage. Ces choix montrent que le PLM traite **les espaces de mobilité comme des espaces urbains à qualifier**, et pas seulement comme des supports de circulation.

Ressources minérales

Les ressources minérales sont prises en compte à travers **les principes de sobriété et de réemploi** mentionnés dans le plan d'action. Le PLM ne dispose pas d'un levier direct majeur sur cette thématique, mais certains choix d'aménagement peuvent réduire les besoins en matériaux neufs. C'est notamment le cas lorsque le plan privilégie la requalification de voiries existantes, l'optimisation de pôles gares, l'aménagement d'espaces déjà urbanisés ou la mise en cohérence d'infrastructures existantes.

Pour les nouvelles infrastructures, le plan d'action mentionne explicitement la possibilité de recourir à des matériaux de réemploi, notamment dans la réflexion sur les revêtements. Cette orientation permet d'inscrire les futurs aménagements dans une logique de sobriété matérielle et de meilleure prise en compte du cycle de vie des infrastructures.

Déchets, sites et sols pollués

Les déchets, sites et sols pollués sont des thématiques plus indirectes pour un PLM, mais elles sont prises en compte à travers plusieurs leviers. D'une part, la logique de requalification de l'existant et d'optimisation des espaces déjà urbanisés peut faciliter une meilleure prise en compte des contraintes de sols lors des projets opérationnels. D'autre part, les choix en faveur de matériaux de réemploi, de services vélos, de réparation et de prolongation de la durée de vie des équipements participent à une approche plus sobre des ressources.

Le volet logistique peut également contribuer à une meilleure organisation des flux liés aux activités économiques, dont certains flux de collecte, de traitement ou de valorisation des déchets. Les actions sur les itinéraires poids lourds, le stationnement PL et la coordination entre gestionnaires de voirie permettent de traiter ces flux dans une logique d'organisation plus cohérente du territoire. À ce titre, le PLM apporte une réponse indirecte, mais utile, aux enjeux liés à la rationalisation des circulations de marchandises et de services urbains.

3. ANALYSE DES INCIDENCES DU PLM

Le rapport environnemental comprend (R 122-20 Code de l'environnement) :

- « 5° L'exposé :
 - a) Des effets notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.
 - b) Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan, schéma, programme avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ;
- 6° La présentation successive des mesures prises pour :
 - a) Éviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ;
 - b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au a) ci-dessus n'ayant pu être évitées ;
 - c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité. »

3.1 METHODOLOGIE DE L'ANALYSE DES INCIDENCES DU PLM

L'objectif de l'analyse des actions du PLM est d'évaluer deux éléments :

- Les impacts du document sur l'environnement ;
- La performance des dispositions prises au regard des enjeux du territoire.

Afin d'analyser ces aspects, il est proposé de bâtir une matrice d'analyse pour l'évaluation du PLM. Le système de notation a été élaboré de façon à pouvoir comparer les incidences attendues. Il s'agit d'une analyse essentiellement qualitative du plan d'actions.

L'analyse matricielle croise chaque disposition avec les enjeux du territoire, hiérarchisés en fonction des leviers du PLM et de l'analyse de l'état initial de l'environnement (EIE).

Les enjeux identifiés dans l'état initial de l'environnement constitueront donc les critères d'analyse pour l'évaluation des incidences du PLM. Ils permettent en effet de répondre aux tendances d'évolution identifiées sur le territoire par le scénario au fil de l'eau.

3.1.1. En abscisse de l'analyse matricielle : les enjeux environnementaux du territoire

L'état initial de l'environnement a permis d'identifier les principaux enjeux environnementaux du PLM de Roissy Pays de France et de les hiérarchiser selon les leviers d'actions du PLM.

Les onze enjeux environnementaux thématiques identifiés par l'EIE et hiérarchisés (au regard des leviers du document) sont réutilisés comme critères d'évaluation. L'objectif est d'analyser comment les actions du PLM répondent ou prennent en compte les enjeux du territoire.

L'analyse matricielle des incidences s'appuie sur les enjeux environnementaux identifiés dans l'état initial de l'environnement. Afin d'éviter les redondances avec la partie relative à la justification des choix, qui présente le tableau complet de correspondance entre les enjeux de l'EIE et les enjeux simplifiés retenus, le présent chapitre ne reprend que les enjeux simplifiés mobilisés pour l'évaluation.

Cette simplification vise à faciliter la lecture de la matrice d'analyse et à rendre les critères d'évaluation plus directement exploitables.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Le tableau suivant synthétise les enjeux thématiques utilisés et simplifiés pour l'évaluation environnementale.

Thématique	Enjeux simplifiés issus de l'EIE	Incidences
Consommations d'énergie et émissions de GES	- Réduire les consommations d'énergie liées aux déplacements - Diminuer les émissions de GES des transports routiers - Renforcer le report vers les transports collectifs et les modes actifs - Réduire l'usage individuel de la voiture - Encourager des pratiques de mobilité plus sobres	Fort
Qualité de l'air	- Réduire les émissions atmosphériques liées aux transports - Diminuer l'exposition des populations aux polluants de proximité, notamment près des grands axes et dans les centres urbains - Favoriser le report modal vers les transports collectifs, les modes actifs et le covoiturage - Limiter les impacts du trafic de transit, des poids lourds et des points de congestion - Améliorer le suivi et la connaissance de la qualité de l'air sur le territoire	Fort
Nuisances sonores	- Réduire les nuisances sonores générées par le trafic routier - Limiter l'exposition des populations dans les zones à enjeux prioritaires - Préserver les zones calmes et les secteurs sensibles - Éviter la création de nouveaux points noirs de bruit - Apaiser les circulations et favoriser le report modal	Fort
Milieu physique	- Prendre en compte les effets des changements climatiques dans les décisions d'aménagement afin de s'y adapter (pour éviter notamment le phénomène d'îlots de chaleur) - Prioriser les espaces disponibles dans les tâches urbaines pour l'accueil de nouvelles infrastructures de transport - Privilégier l'urbanisation en continuité directe de l'existant pour favoriser les déplacements de courte distance - Anticiper la création de nouvelles zones urbaines afin de s'assurer leur desserte en transports en commun.	Moyen
Biodiversité et milieu naturel	- Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles - Préserver les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques identifiés dans la TVB de la CA notamment. - Réduire la fragmentation des milieux par les infrastructures de transport - Protéger les milieux naturels sensibles, notamment humides, aquatiques et ouverts - Intégrer la biodiversité dans les nouveaux aménagements de mobilité - Favoriser la restauration des continuités et développer la végétalisation lors des requalifications	Moyen
Paysage et patrimoine	- Préserver la qualité et la diversité des paysages du territoire - Limiter les impacts paysagers des infrastructures et aménagements de mobilité - Valoriser les entrées de ville, les centres urbains et les cheminements doux pour une meilleure intégration paysagère	Moyen
Ressource en eau	- Limiter l'imperméabilisation des sols liée aux infrastructures de mobilité - Réduire les risques de ruissellement et de pollution des eaux pluviales - Favoriser des aménagements perméables et végétalisés pour préserver le cycle naturel de l'eau	Moyen
Risques majeurs	- Ne pas aggraver les risques naturels et technologiques existants - Limiter l'exposition des populations et des infrastructures aux secteurs à risque - Prendre en compte les risques d'inondation, de ruissellement et de mouvements de terrain dans les aménagements de mobilité	Moyen

Document en cours de mise à jour
 077-217705144-20261005-26_13225-DE
 Date de télétransmission : 05/10/2026
 Date de réception préfecture : 05/10/2026

	- Réduire les risques liés aux poids lourds et au transport de matières dangereuses	
Sites et sols pollués	- Préserver les sols de toute nouvelle source de pollutions liées aux infrastructures de transport ; - Permettre la réhabilitation des anciens sites pollués (ex : création de parkings, plateforme multimodale, parc relais, etc.).	Faible
Ressources minérales	- Réguler le transit vers les sites de consommation de matériaux - Favoriser l'usage de matières minérales secondaires dans les infrastructures (matériaux recyclés issus du BTP, tels que granulats recyclés, déblais inertes, bétons concassés).	Faible
Déchets	- Favoriser l'accessibilité aux installations de collecte des déchets, de traitement et de valorisation des déchets - Rationaliser/Réduire les déplacements liés au transport de déchets - Réduire l'impact environnemental du transport de déchets, en choisissant des motorisations alternatives : biocarburant, GPL, électricité ...	Faible

3.1.2. En ordonnées de l'analyse matricielle : les grandes orientations du PLM à évaluer

Le plan d'actions est composé de deux grandes orientations, décliné en 11 fiches actions réparties en 6 axes d'interventions.

3.1.3. Le système de notation pour l'analyse multicritère des incidences

De manière à évaluer chaque croisement action/enjeu, on s'interroge sur :

- Comment l'action peut-elle infléchir, de façon positive ou négative, la tendance attendue au fil de l'eau ?
- Quel niveau d'incidence positive ou négative aura l'action ?

L'évaluation se déroule alors en trois étapes. Les actions sont évaluées au regard de chacun des enjeux environnementaux. Les deux premiers critères analysés sont :

- L'impact de l'action : aura-t-elle un effet positif, nul ou négatif sur l'enjeu environnemental étudié ?
Système de notation : +, NC ou 0, -
- La portée opérationnelle de l'action : aura-t-elle un impact fort (3), moyen (2) ou faible (1) sur l'enjeu environnemental étudié ? Système de notation : 3, 2, 1, en positif ou en négatif. La portée opérationnelle est évaluée en procédant à une analyse plus fine à partir des trois sous-critères suivants (système de notation : de 0 à 3 en positif ou en négatif) :
 - Force d'opposabilité intrinsèque : La rédaction de l'action se traduit-elle par des prescriptions (caractère « impératif » de mise en œuvre de la mesure), des recommandations (incitation « insistante », mais non obligatoire) ou de simples citations (absence d'influence directe du PLM, incitation pédagogique ou rappel de la loi) ?
 - Échelle de mise en œuvre : L'impact attendu s'exerce-t-il à l'échelle du territoire couvert par le PLM ou seulement sur une portion du territoire (ex. : sur une ville identifiée, un secteur géographique) ? En d'autres termes, l'action concerne-t-elle l'intégralité du territoire ou seulement une portion restreinte des territoires impliqués ?
 - Caractère innovant ou novateur : l'action propose-t-elle une plus-value environnementale au regard des outils déjà existants, notamment au regard des mesures réglementaires en vigueur, ou n'est-elle qu'un simple rappel de l'existant ?

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Chaque action est ainsi évaluée à dire d'expert par cette notation composite, sur une échelle allant de -3 à +3 pour chaque thématique environnementale.

Les notes sont ensuite sommées de deux manières différentes pour calculer deux scores :

- D'une part, les incidences cumulées d'une action sur l'ensemble des thématiques environnementales. Ce score transversal permet d'identifier les actions présentant des faiblesses, et sur lesquelles le travail de réécriture doit se concentrer pendant la phase itérative. En phase intermédiaire, ce score permet d'identifier les points de vigilance et les mesures ERC à préconiser.
- D'autre part, la plus-value de l'ensemble des actions par thématique environnementale.

Ce score thématique met en évidence l'incidence globale par thématique environnementale des choix effectués. Il met en évidence la plus-value environnementale du document analysé et la cohérence entre les enjeux et la stratégie développée.

Tableau 1 : Méthodologie de la notation

	Impact sur la thématique environnementale	Note globale de l'incidence attendue	
Action à évaluer	+	3	Positif, fort, avec de fortes conséquences réglementaires à l'échelle territoriale
		2	Positif, moyen à l'échelle territoriale ou fort, mais localisé
		1	Positif, faible, permet une prise en compte de l'enjeu
	NC ou 0	NC ou 0	Neutre du point de vue de l'environnement, ou non concerné
	-	-1	Négatif, faible, légère détérioration
		-2	Négatif, moyen, détérioration moyenne à l'échelle territoriale ou forte, mais localisée
		-3	Négatif, fort, détérioration importante à l'échelle territoriale

3.2 ANALYSE DES INCIDENCES DU PLAN D'ACTIONS

La matrice d'analyse est présentée en annexe.

3.2.1 Incidences des actions

N.B. : Le PLM de Roissy Pays de France ne prévoit pas directement de projets de création ou d'extension d'infrastructures avec des emprises définies. L'analyse des incidences est donc menée à l'échelle du plan d'action, en appréciant les effets potentiels des actions accompagnées ou coordonnées par le PLM. Les éventuelles incidences localisées devront être précisées ultérieurement, au stade des études opérationnelles propres à chaque projet.

Globalement, le plan d'actions devrait engendrer des incidences environnementales cumulées positives, excepté pour le sous-axe « A1 – Réaliser les infrastructures indispensables au fonctionnement métropolitain » notamment à travers la réalisation de projets routiers ou de transports lourds d'envergure régionale ou nationale dont les implications dépassent l'action intercommunale.

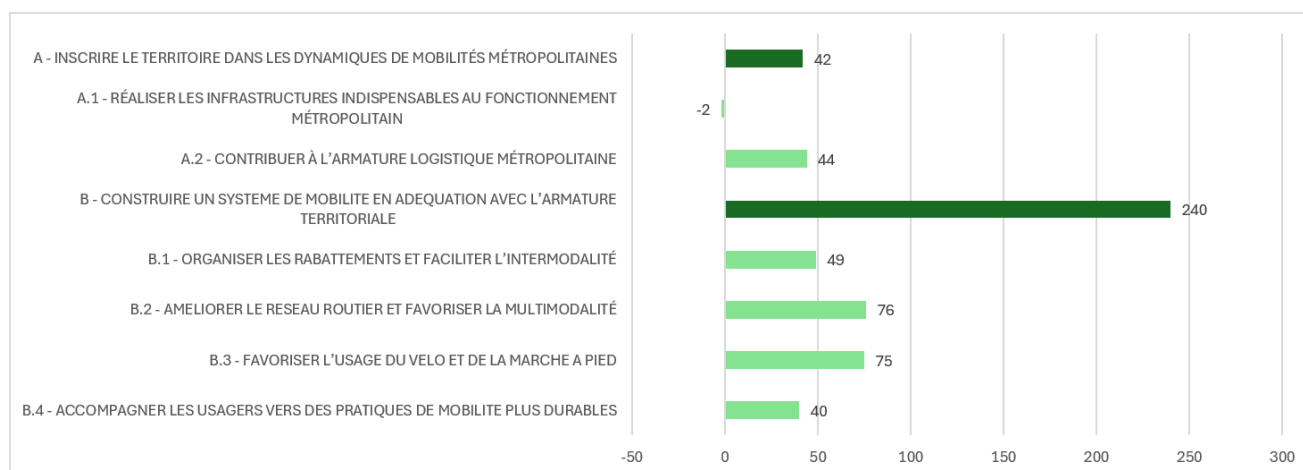


Figure 1 : Score environnemental des axes et sous-axes du PLM (Source : Ecovia)

L'analyse met en évidence l'impact environnemental positif de l'orientation « B – Construire un système de mobilité en adéquation avec l'armature territoriale », qui vise à construire un système de mobilité adapté à l'armature territoriale. Avec un score de 240, cette orientation concentre les incidences favorables les plus importantes, notamment à travers le développement du système de mobilité en prenant en compte les réalités territoriales : amélioration du réseau routier intégrant davantage la multimodalité, le développement des modes actifs, le suivi de l'offre bus, l'organisation des rabattements vers les pôles d'échanges et l'accompagnement des usagers vers des pratiques plus durables (rationalisation de l'usage de l'automobile et incitation aux énergies décarbonées). L'orientation « A – Inscrire le territoire dans les dynamiques de mobilités métropolitaines » présente un bilan plus modéré mais positif, avec un score de 42. Elle est portée par les actions relatives à l'armature logistique métropolitaine, tandis que le sous-axe consacré aux grandes infrastructures métropolitaines affiche un score légèrement négatif, nécessitant une vigilance concernant les grands projets d'infrastructures, susceptibles de générer des incidences sur l'artificialisation, les milieux naturels, les paysages ou les nuisances, malgré leur contribution attendue à l'accessibilité et à l'organisation métropolitaine des mobilités.

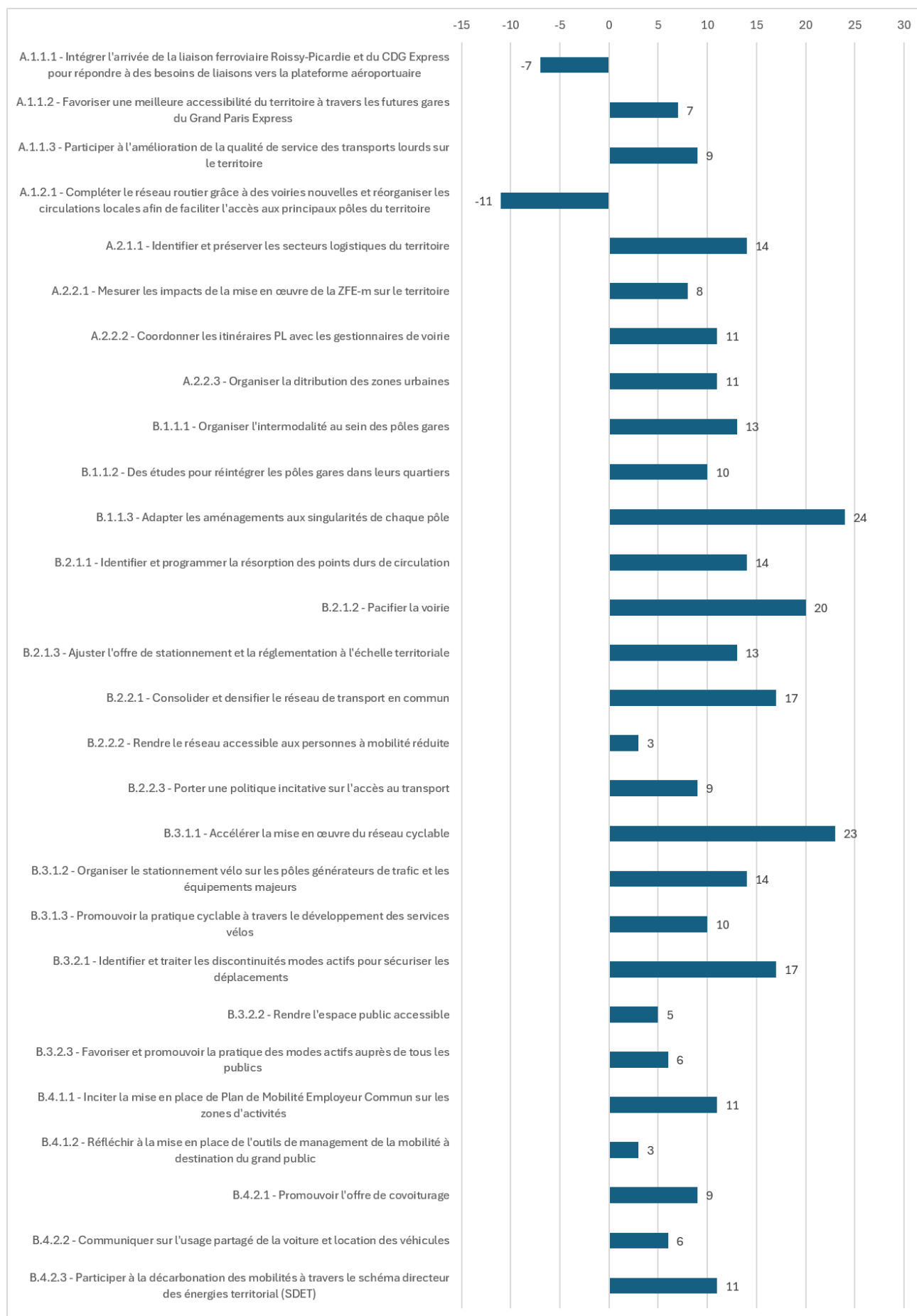


Figure 2 : Score environnemental des mesures du PLM (Source : Ecovia)

Accusé de réception en préfecture
05144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

L'analyse par mesures confirme un bilan environnemental majoritairement positif, avec des incidences favorables principalement portées par les actions de report modal, de pacification et de développement des modes actifs. Les scores les plus élevés concernent l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux (B.1.1.3), l'accélération de la mise en œuvre du réseau cyclable intercommunal (B.3.1.1), la pacification de la voirie (B.2.1.2), la consolidation du réseau de transport en commun (B.2.2.1), ainsi que l'identification et le traitement des discontinuités modes actifs (B.3.2.1). Ces mesures contribuent directement à la réduction de la dépendance à la voiture individuelle, à l'amélioration du cadre de vie, à la sécurisation des déplacements et au développement d'alternatives moins émettrices.

Les mesures relatives aux pôles d'échanges multimodaux présentent également des effets positifs significatifs, en particulier lorsqu'elles améliorent les conditions de rabattement, de correspondance et d'accès aux transports collectifs. Les actions logistiques affichent aussi des scores favorables, notamment l'identification et la préservation des secteurs logistiques (A.2.1.1), la coordination des itinéraires poids lourds (A.2.2.2) et l'organisation de la distribution des zones urbaines (A.2.2.3). Elles traduisent l'intérêt d'une meilleure structuration des flux de marchandises pour limiter les nuisances, les conflits d'usage et les circulations inadaptées.

Deux mesures présentent en revanche un score négatif : l'intégration de la liaison Roissy-Picardie et du CDG Express (A.1.1.1) et la création ou réorganisation de voiries nouvelles (A.1.2.1). Ces résultats s'expliquent par les incidences potentielles associées aux grands projets d'infrastructures, notamment en matière d'artificialisation, de fragmentation des milieux, de nuisances sonores, de paysage ou de consommation de ressources. À l'inverse, les mesures de coordination, d'information ou d'accessibilité présentent des scores plus modérés, car leurs effets environnementaux sont plus indirects ou conditionnés à leur déclinaison opérationnelle.

3.2.2 Incidences sur les enjeux environnementaux

N. B. Pour rappel, l'analyse est ici qualitative et ne doit pas être interprétée comme un ensemble de résultats quantitatifs.

Concernant les enjeux environnementaux, l'analyse met en évidence des incidences globalement positives du plan d'actions, principalement sur les thématiques directement liées aux mobilités motorisées. Les scores les plus élevés concernent les consommations d'énergie et les émissions de GES, la qualité de l'air et les nuisances sonores. Ces résultats traduisent la finalité principale du PLM, qui vise à infléchir la dépendance à la voiture individuelle et favoriser la diversité de l'offre de mobilité par le renforcement des transports collectifs, le développement des modes actifs, l'incitation à l'intermodalité via les pôles d'échanges multimodaux, l'organisation du covoiturage et de l'autopartage, ainsi que la décarbonation progressive des motorisations.

À nombre d'usagers équivalent, ces leviers permettent de réduire l'empreinte environnementale des déplacements : les modes actifs sont peu ou pas émetteurs de GES et de polluants, ne génèrent pas de nuisances sonores significatives et consomment peu d'énergie ; les transports collectifs et le covoiturage permettent de transporter davantage de personnes avec un nombre réduit de véhicules ; les actions de pacification, de rabattement et de gestion du stationnement contribuent également à limiter les conflits d'usage, les situations de congestion et l'exposition des populations aux nuisances routières. Ces incidences positives sont cohérentes avec l'ambition du PLM, qui traduit un objectif d'évolution des parts modales.

En revanche, certaines actions impliquant des aménagements ou créations d'infrastructures peuvent générer des incidences négatives potentielles, ce qui explique les scores plus faibles, voire légèrement négatifs, observés pour la ressource en eau, les ressources minérales, la biodiversité et les déchets. Les pôles d'échanges multimodaux, les parkings relais, les aménagements de voirie, les infrastructures cyclables, les stations d'avitaillement ou les bornes de recharge peuvent nécessiter des emprises foncières, des travaux, des matériaux et créer localement de nouvelles surfaces imperméabilisées. Ces aménagements sont susceptibles d'entraîner, selon leur localisation et leurs modalités de conception, une consommation d'espaces agricoles ou naturels, des effets sur les continuités écologiques, des impacts paysagers, une augmentation du ruissellement ou une production de déchets de chantier. Ces incidences restent toutefois potentielles et devront être précisées au stade des projets opérationnels. Elles nécessitent une vigilance

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de réception en préfecture : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

particulière, notamment par l'application des stratégies et démarches portées par l'agglomération en matière d'économie circulaire, de gestion de l'eau, de prise en compte des continuités écologiques et de coordination avec les services compétents.

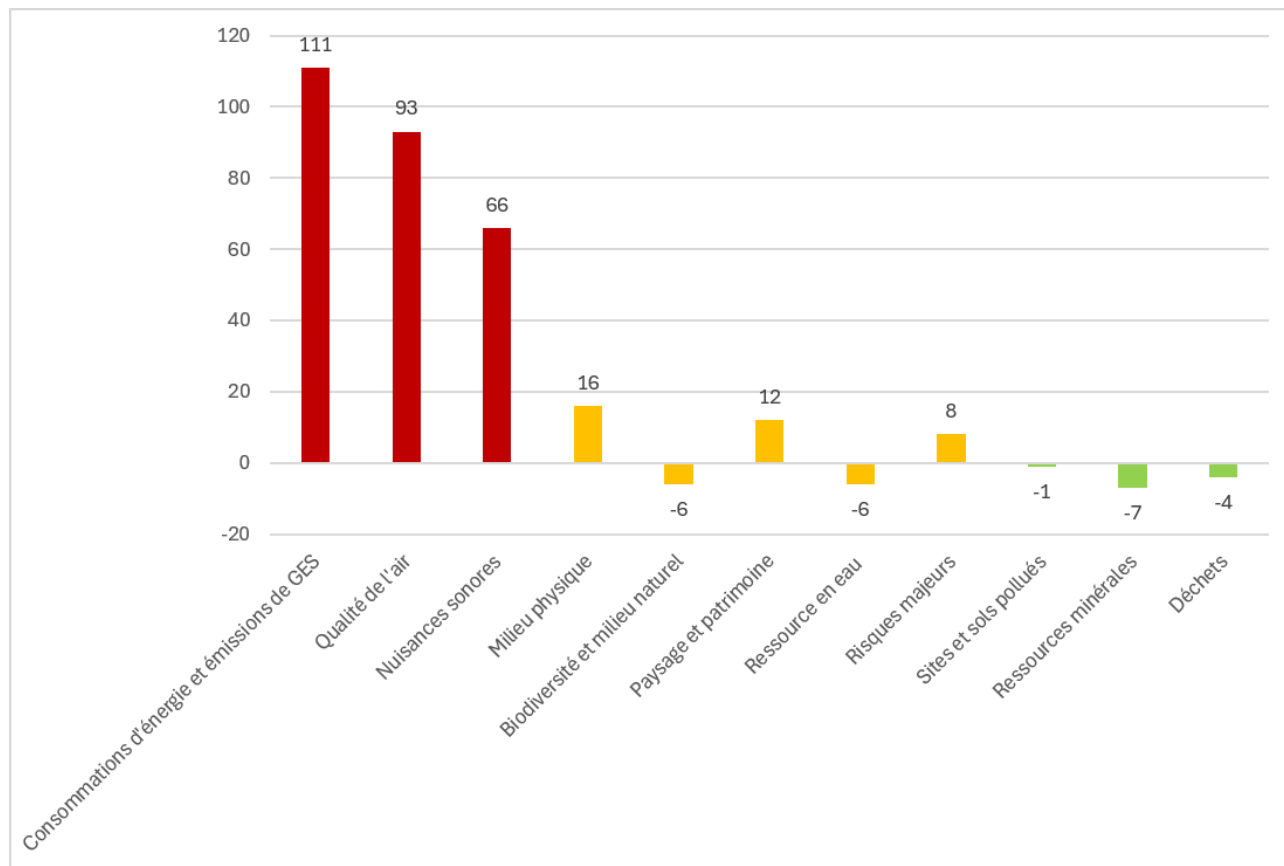


Figure 2 : Score environnemental du plan d'actions (Source : Ecovia)

3.2.3 Mesures ERC préconisées par l'évaluation environnementale

Les mesures ERC à mobiliser dans le cadre du PLM de Roissy Pays de France sont issues du rapport environnemental du Plan des Mobilités d'Île de France (PDMIF). Elles ne constituent pas des mesures propres à des projets directement portés par le PLM, mais un cadre de vigilance à relayer pour les opérations que le PLM accompagne, coordonne ou prend en compte.

Elles concernent principalement les grands projets de transport, les pôles d'échanges multimodaux, les aménagements de voirie, les infrastructures cyclables, les aires de covoiturage, les politiques de stationnement, les actions logistiques ainsi que les infrastructures de recharge ou d'avitaillement. Elles devront être précisées par les maîtres d'ouvrage compétents au stade des études opérationnelles ou des procédures réglementaires propres à chaque projet.

Les principales mesures à mobiliser sont les suivantes :

- Prendre en compte la Trame verte et bleue, les continuités écologiques, les sites naturels et patrimoniaux dans le choix de localisation et la conception des aménagements ;
- Limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols, en privilégiant la réutilisation, la requalification ou l'optimisation d'emprises déjà aménagées ;
- Réduire l'imperméabilisation des sols et intégrer des dispositifs de gestion des eaux pluviales : matériaux poreux, noues, fossés, bassins de rétention, infiltration ;
- Définir avec les territoires des mesures de compensation à mettre en œuvre, pour les projets concernés ;
- Éviter la création de nouvelles coupures urbaines et garantir la continuité, la sécurité et l'accessibilité des cheminements piétons et cyclables ;

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

- Assurer l'insertion paysagère des infrastructures, pôles multimodaux, parkings, stations de re-charge ou d'avitaillement ;
- Intégrer les risques naturels, notamment inondation et ruissellement, dès les études préalables ;
- Réduire les nuisances sonores et atmosphériques liées aux travaux, aux flux routiers, aux poids lourds et aux équipements de mobilité ;
- Organiser la prévention et la gestion des déchets de chantier, en favorisant le réemploi, le recyclage et la valorisation des matériaux ;
- Encadrer les implantations liées à la logistique, aux poids lourds, au GNV et aux infrastructures énergétiques afin de limiter les conflits d'usage, les risques et les nuisances ;
- Maintenir l'accessibilité des espaces publics et des cheminements pendant les phases de travaux.

Ces mesures constituent un cadre de référence pour limiter les incidences potentielles des projets accompagnés par le PLM, tout en confortant ses effets positifs attendus en matière de report modal, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de baisse des nuisances et d'amélioration du cadre de vie.

3.3 SECTEURS SUSCEPTIBLES D'ÊTRE IMPACTÉS

Le Plan local de Mobilité ne porte pas directement de projets de création ou d'extension d'infrastructures localisées. En tant que document de planification et de coordination des politiques de mobilité, il définit un cadre d'action à l'échelle intercommunale, organise les priorités d'intervention et vise à mettre en cohérence les démarches engagées ou à venir en matière de déplacements, sans valoir autorisation de travaux ni définir d'emprises opérationnelles.

À ce titre, le PLM ne permet pas d'identifier des secteurs susceptibles d'être impactés au sens d'une analyse spatialisée des incidences environnementales. Les actions prévues relèvent principalement de l'amélioration de l'offre de mobilité, de la coordination entre acteurs, de l'accompagnement des pratiques, de la structuration des services ou de principes d'aménagement qui, le cas échéant, pourront être précisés dans le cadre de projets ultérieurs.

L'analyse des incidences est donc conduite à l'échelle du plan d'action, par grandes familles d'actions et par thématiques environnementales. Elle permet d'apprécier les effets attendus du PLM sur l'environnement et la santé humaine, ainsi que les points de vigilance à intégrer lors de la déclinaison opérationnelle éventuelle de certaines actions, notamment si des aménagements physiques de voirie, de stationnement, d'intermodalité ou d'équipements de mobilité venaient à être définis ultérieurement.

Ainsi, aucun secteur susceptible d'être impacté ne fait l'objet d'une analyse spatialisée spécifique dans le cadre de la présente évaluation environnementale. Les incidences localisées devront, le cas échéant, être appréciées ultérieurement au stade des études préalables, des procédures réglementaires ou des études propres à chaque projet, lorsque les localisations, emprises et caractéristiques techniques seront définies.

3.4 INCIDENCES NATURA 2000

3.4.1 Présentation du réseau Natura 2000

Le réseau Natura 2000 renvoie à un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, ou de leurs habitats alors considérés d'intérêt communautaire.

Ce réseau correspond ainsi aux sites identifiés au titre de deux directives européennes : la Directive « Oiseaux » et la Directive « Habitats Faune Flore » ont été mises en place pour atteindre les objectifs de

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

protection et de conservation. Les sites désignés au titre de ces deux directives forment le réseau Natura 2000 transposé en droit français par ordonnance du 11 avril 2001.

Le réseau Natura 2000 regroupe plusieurs catégories de sites :

- Les ZPS (zones de protection spéciale) sont pour la plupart issues des ZICO (zones importantes pour la conservation des oiseaux) ; elles participent à la préservation d'espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire.
- Les SIC (sites d'importance communautaire) participent à la préservation d'habitats d'intérêt communautaire et des espèces de faune et de flore d'intérêt communautaire.
- Les ZSC (zones spéciales de conservation) présentent un fort intérêt pour le patrimoine naturel exceptionnel qu'elles abritent. Les ZSC ont été créées en application de la directive européenne 92/43/CEE de 1992, plus communément appelée « Directive Habitats ». Les habitats naturels et les espèces inscrits à cette directive permettent la désignation d'un SIC. Après arrêté ministériel, le SIC devient une zone spéciale de conservation (ZSC) et sera intégré au réseau européen Natura 2000.

3.4.2 Evaluation des incidences Natura 2000

Le décret n° 2010-365 du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000 impose la réalisation d'une analyse des incidences Natura 2000 pour les PDM qui sont soumis à évaluation environnementale. Cette évaluation est proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence.

Le décret précise que l'évaluation environnementale tient lieu de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle satisfait aux prescriptions de l'article R. 414-23, à savoir qu'elle comprend :

- 1°) Une **présentation simplifiée du document de planification** accompagnée d'une carte permettant de localiser l'espace terrestre ou marin sur lequel il peut avoir des effets et les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par ces effets. Lorsque des travaux, ouvrages ou aménagements sont à réaliser dans le périmètre d'un site Natura 2000, un plan de situation détaillé est fourni.
- 2°) Un **exposé sommaire des raisons** pour lesquelles le document de planification, le programme, le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000. Dans l'affirmative, cet exposé précise la liste des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectés, compte tenu de la nature et de l'importance du document de planification, ou du programme, projet, manifestation ou intervention, de sa localisation dans un site Natura 2000 ou de la distance qui le sépare du ou des sites Natura 2000, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques du ou des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation.

3.4.3 Les sites Natura 2000 situés à proximité du projet

Aucun site Natura 2000 n'est situé au sein du périmètre de Roissy Pays de France. L'analyse des incidences porte donc sur les sites situés à proximité du territoire, afin d'identifier les éventuelles relations fonctionnelles et les points de vigilance pouvant être associés à la mise en œuvre du PLM. Les sites Natura 2000 les plus proches sont présentés dans le tableau ci-après.

Tableau 2 : Sites Natura 2000 situés à proximité du territoire de Roissy Pays de France

Type de zone	Code	Nom	Principaux habitats/espèces d'intérêt	Distance au territoire
ZPS	FR2212005	Forêts picardes : massif des trois	Blongios nain (<i>Ixobrychus minutus</i>), Cigogne blanche (<i>Ciconia</i>), Bondrée apivore (<i>Pernis apivorus</i>), Busard Saint-Martin (<i>Circus</i>)	0 km – Borde le nord

Accuse de réception en préfecture
07/11/2026 10:06:26 - 13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

		forêts et bois du Rois	<i>cyaneus</i>), Balbuzard pêcheur (<i>Pandion haliaetus</i>), Grue cendrée (<i>Grus</i>), Engoulevent d'Europe (<i>Caprimulgus europaeus</i>), Martin-pêcheur d'Europe (<i>Alcedo atthis</i>), Pic noir (<i>Dryocopus martius</i>), Alouette lulu (<i>Lullula arborea</i>), Pie-grièche écorcheur (<i>Lanius collurio</i>) et Pic mar (<i>Leipicus medius</i>).	au niveau de la commune de Surveilliers
ZPS	FR1112013	Sites de Seine-Saint-Denis	Gorgebleue à miroir (<i>Cyanecula svecica</i>), Grèbe castagneux (<i>Tachybaptus ruficollis</i>), Butor étoilé (<i>Botaurus stellaris</i>), Blongios nain (<i>Ixobrychus minutus</i>), Héron cendré (<i>Ardea cinerea</i>), Bondrée apivore (<i>Pernis apivorus</i>), Busard Saint-Martin (<i>Circus cyaneus</i>), Busard cendré (<i>Circus pygargus</i>), Râle d'eau (<i>Rallus aquaticus</i>), Petit Gravelot (<i>Charadrius dubius</i>), Bécassine sourde (<i>Lymnocyrtus minimus</i>), Bécassine des marais (<i>Gallinago</i>), Bécasse des bois (<i>Scolopax rusticola</i>), Sterne pierregarin (<i>Sterna hirundo</i>), Hibou des marais (<i>Asio flammeus</i>), Martin-pêcheur d'Europe (<i>Alcedo atthis</i>), Pic noir (<i>Dryocopus martius</i>), Pie-grièche écorcheur (<i>Lanius collurio</i>) et Pic mar (<i>Leipicus medius</i>).	0km – Borde le territoire au sud, au niveau de la commune de Garges-les-Gonesse
ZPS	FR1112003	Boucles de la Marne	Gorgebleue à miroir (<i>Cyanecula svecica</i>), Grèbe huppé (<i>Podiceps cristatus</i>), Grand Cormoran (<i>Phalacrocorax carbo</i>), Butor étoilé (<i>Botaurus stellaris</i>), Blongios nain (<i>Ixobrychus minutus</i>), Héron cendré (<i>Ardea cinerea</i>), Héron pourpré (<i>Ardea purpurea</i>), Cygne tuberculé (<i>Cygnus olor</i>), Sarcelle d'hiver (<i>Anas crecca</i>), Fuligule milouin (<i>Aythya ferina</i>), Fuligule nyroca (<i>Aythya nyroca</i>), Fuligule morillon (<i>Aythya fuligula</i>), Garrot à œil d'or (<i>Bucephala clangula</i>), Bondrée apivore (<i>Pernis apivorus</i>), Milan noir (<i>Milvus migrans</i>), Busard des roseaux (<i>Circus aeruginosus</i>), Busard Saint-Martin (<i>Circus cyaneus</i>), Balbuzard pêcheur (<i>Pandion haliaetus</i>), Râle d'eau (<i>Rallus aquaticus</i>), Foulque macroule (<i>Fulica atra</i>), Cédicnème criard (<i>Burhinus oedecnemus</i>), Petit Gravelot (<i>Charadrius dubius</i>), Vanneau huppé (<i>Vanellus</i>), Bécassine des marais (<i>Gallinago</i>), Chevalier gambette (<i>Tringa totanus</i>), Chevalier aboyeur (<i>Tringa nebularia</i>), Chevalier culblanc (<i>Tringa ochropus</i>), Chevalier guignette (<i>Actitis hypoleucos</i>), Mouette mélanocéphale (<i>Larus melanocephalus</i>), Mouette rieuse (<i>Larus ridibundus</i>), Goéland cendré (<i>Larus canus</i>), Goéland brun (<i>Larus fuscus</i>), Goéland argenté (<i>Larus argentatus</i>), Sterne pierregarin (<i>Sterna hirundo</i>), Guifette noire (<i>Chlidonias niger</i>), Hibou des marais (<i>Asio flammeus</i>), Martin-pêcheur d'Europe (<i>Alcedo atthis</i>), Pic noir (<i>Dryocopus martius</i>), Pie-grièche écorcheur (<i>Lanius collurio</i>), Harle piette (<i>Mergellus albellus</i>), Canard siffleur (<i>Mareca penelope</i>), Sarcelle d'été (<i>Spatula querquedula</i>), Canard souchet (<i>Spatula clypeata</i>), Combattant varié (<i>Calidris pugnax</i>), Mouette pygmée (<i>Hydrocoloeus minutus</i>), Pic mar (<i>Leipicus medius</i>), Canard chipeau (<i>Mareca strepera</i>) et Goéland leucophée (<i>Larus michahellis</i>).	1,48km
ZSC	FR2200380	Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville	Habitats d'intérêt communautaire liés aux milieux forestiers, landes, pelouses sèches, prairies humides, tourbières, milieux aquatiques et alluviaux. Vertigo étroit (<i>Vertigo angustior</i>), Vertigo de Des Moulins (<i>Vertigo moulinsiana</i>), Agrion de Mercure (<i>Coenagrion mercuriale</i>), Lucane cerf-volant (<i>Lucanus cervus</i>), Loche épineuse (<i>Cobitis taenia</i>), Chabot commun (<i>Cottus gobio</i>), Triton crêté (<i>Triturus cristatus</i>), Petit Rhinolophe (<i>Rhinolophus hipposideros</i>), Murin de Bechstein (<i>Myotis bechsteinii</i>), Dicrane vert (<i>Dicranum viride</i>), Bouvière (<i>Rhodeus amarus</i>) et Écaille chinée (<i>Euplagia quadripunctaria</i>).	400m

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

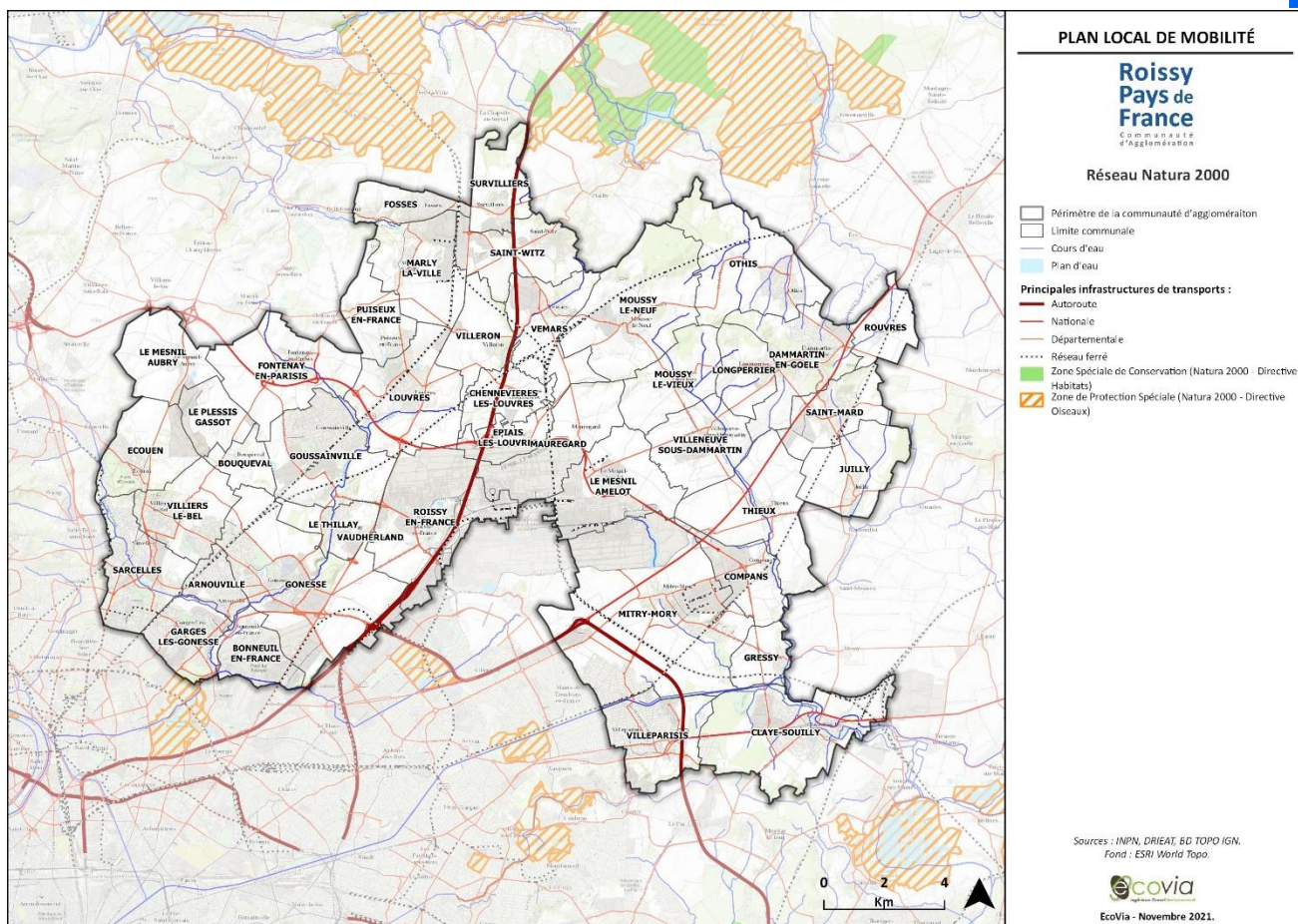


Figure 4 : Le réseau Natura 2000 au niveau du territoire du PLM de Roissy Pays de France

3.4.5 Évaluation des incidences du PLM sur les sites Natura 2000

Aucun site Natura 2000 n'est localisé au sein du périmètre de Roissy Pays de France. Les sites recensés se situent en dehors du territoire intercommunal. Le PLM ne prévoit donc pas de projet directement inscrit dans un périmètre Natura 2000, ni d'action susceptible de porter atteinte aux habitats et/ou espèces ayant justifié la désignation de ces sites.

Le plan d'action mentionne trois principaux projets sur le territoire. Ces projets ne sont pas portés par le PLM mais il coordonne les politiques publiques permettant d'assurer leur déploiement. Certains projets ont fait l'objet d'études d'impact dont les analyses Natura 2000 ont été reprises et présenté ci-après :

❖ La Ligne 17 du Grand Paris Express avec l'accueil de trois nouvelles gares (gare du Triangle de Gonesse, gare du Mesnil-Amelot, gare de la plateforme aéroportuaire de Paris CDG)

Pour la ligne 17 du Grand Paris Express, l'analyse Natura 2000 conclut à l'absence d'incidence directe sur la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis », aucun ouvrage, gare ou base chantier n'étant implanté au sein des entités du site. Des incidences indirectes potentielles ont été examinées, notamment en lien avec les effets du rabattement de nappe sur certains plans d'eau favorables au Blongios nain et au Butor étoilé. Les études techniques et écologiques ont permis d'évaluer que le projet et la réalisation de ses travaux ne présentent pas d'incidence significative, eu égard à leurs effets, sur les espèces d'oiseaux de la Directive n°2009/147/CE du 30 novembre 2009 et leurs habitat recensés sur les entités de la Zone de Protection Spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis ». Toutefois en cas de déficit pluviométrique saisonnier prolongé, les effets de rabattement de nappe en phase travaux pourraient amplifier une situation défavorable à la reproduction du Blongios nain et/ou l'hivernage du Butor étoilé. En ce sens les mesures ERC suivantes ont été préconisées dans le cadre de l'étude d'impact. Il faudra veiller à leur prise en compte.

- Utilisation des branchements sur le réseau d'alimentation en eau potable pour l'alimentation des tunnels ;

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

- Réinjection des eaux d'exhaure en nappe ;
- Soutien des niveaux d'eau des étangs à enjeux des entités Natura 2000

Après prise en compte de ces mesures, aucune incidence résiduelle notable n'est identifiée. Aucune mesure ERC complémentaire propre au PLM n'est donc proposée.

❖ La liaison ferroviaire Roissy-Picardie

Concernant la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, l'évaluation Natura 2000 conduite dans le cadre de la procédure propre au projet a porté sur plusieurs sites situés dans un rayon de 20 km autour des zones d'étude, notamment les sites des forêts picardes, des massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville, ainsi que des sites liés aux vallées, marais et tourbières. **L'analyse conclut que le projet n'est pas de nature à générer d'incidences directes ou indirectes notables sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation des sites concernés.** Les points de vigilance identifiés relèvent principalement de la phase travaux, avec des mesures propres au projet, notamment l'adaptation du calendrier des interventions en dehors des périodes sensibles pour certaines espèces.

❖ Le projet CDG Express

Concernant le projet CDG Express, l'analyse Natura 2000 conduite dans le cadre de l'étude d'impact à étudier les interactions avec la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis » et plus particulièrement avec l'entité n°13 dite « Parc National de Sevrans ». L'étude identifie des espèces ayant justifié la désignation du site, notamment le Pic noir, le Pic mar et le Martin-pêcheur d'Europe. Elle conclut que le projet ne génère pas de destruction d'habitats d'espèces et que les effets étudiés, notamment le risque de collision ou les perturbations liées à l'exploitation ferroviaire, ne remettent pas en cause les objectifs de conservation du site. **L'incidence du projet sur la ZPS est ainsi qualifiée de non significative dans la procédure propre au projet.**

Au regard de l'absence de site Natura 2000 au sein du périmètre du PLM de Roissy Pays de France, et compte tenu des conclusions des études d'impact relatives aux projets inscrits dans le plan d'action susceptibles d'interagir avec les sites Natura 2000 situés à proximité du territoire, le PLM n'est pas susceptible d'avoir d'incidences significatives sur les habitats et les populations d'espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 suivants : « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi » (FR2212005), « Sites de Seine-Saint-Denis » (FR1112013), « Boucles de la Marne » (FR1112003) et « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville » (FR2200380), sous réserve de la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement prévues dans le cadre des procédures propres aux projets concernés.

3.5 Analyse quantitative des émissions de polluants et GES

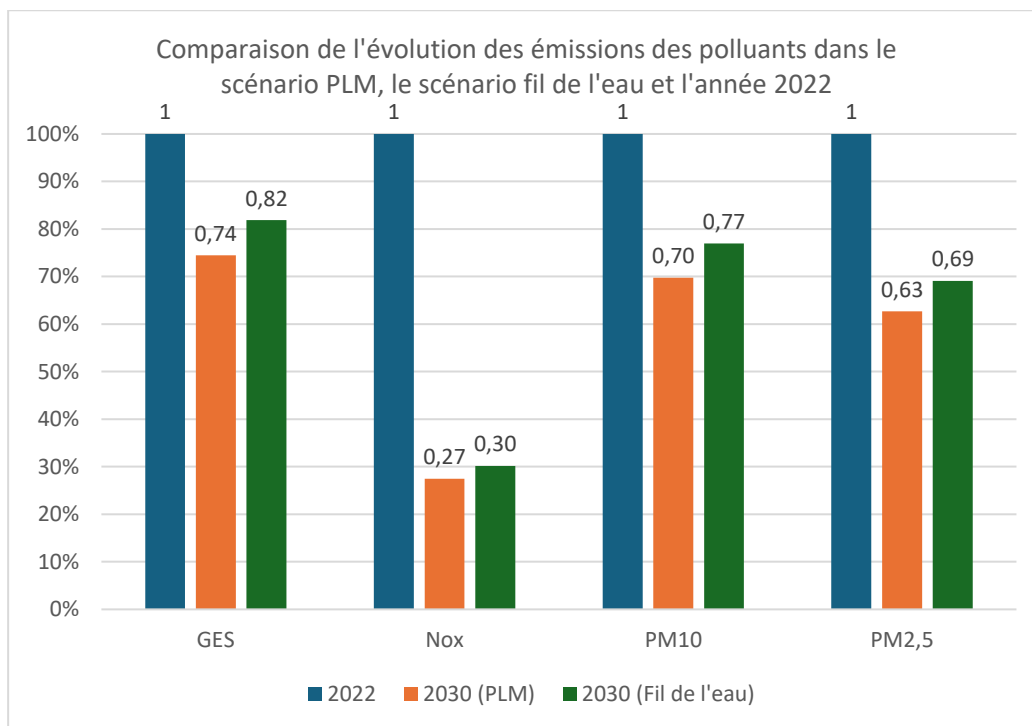
L'évolution des émissions de GES et de polluants atmosphériques a été réalisée à partir des objectifs d'évolution des parts modales et des volumes de déplacements associés par mode de transport. Ces données sont synthétisées dans le tableau ci-dessous :

Modes de déplacement	Distance de déplacement moyenne (en km)	2019		2030	
		Parts modales	Volumes	Parts modales	Volumes
Transports collectifs	17,4	13,7%	171690	14,5%	181358
Voiture	7,4	50,4%	632347	45,5%	570811
Deux-roues motorisés	7,8	0,4%	4823	0,4%	4823
Vélo	2,4	1,0%	12415	5,0%	62991
Marche et autres mobilités actives	0,6	33,6%	421555	33,7%	422846
Autres	/	0,90%	10692	0,90%	10692
Total	6,4	100%	1 253 521	100%	1 253 521

En appliquant des facteurs d'émissions par mode de déplacement carboné (transports collectifs, voiture et deux-roues motorisés) issues de la base carbone de l'ADEME ainsi qu'un coefficient de variation pour ces FE sur l'année de référence (2022) et d'objectif (2030), on obtient les modélisations suivantes pour les émissions de GES, de NOx et de particules fines (PM10 et PM2.5) pour le scénario du PLM ainsi que pour un **scénario fil de l'eau à l'horizon 2030, correspondant à un scénario sans PDM, soit sans évolution des modes de déplacements** :

Polluants	Scénario PLM	Scénario fil de l'eau
GES	-26%	-18%
NOx	-73%	-70%
PM10	-30%	-23%
PM2,5	-37%	-31%

La modélisation met en évidence une baisse des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques à l'horizon 2030. Cette diminution résulte à la fois de l'évolution des facteurs d'émissions des véhicules, liée au renouvellement et à la décarbonation progressive du parc, et de l'évolution des pratiques de mobilité portée par le PLM.



Bien que le premier levier de réduction reste l'évolution du parc de véhicules, le scénario PLM permet d'amplifier les gains par rapport au scénario fil de l'eau, grâce à la réduction de la part modale de la voiture, de 50 % à 46 %, et au développement du vélo, dont la part modale passe de 1 % à 5 %. À volume global de déplacements constant, **les émissions de GES diminuent ainsi de 26 % dans le scénario PLM**, contre 18 % dans le scénario fil de l'eau. **Les réductions sont particulièrement marquées pour les NOx**, principalement sous le renouvellement du parc roulant, avec une baisse de 73 % dans le scénario PLM contre 70 % dans le scénario fil de l'eau. Pour les particules fines, les gains sont plus modérés, du fait du maintien d'émissions liées à l'abrasion des pneus, des freins et de la chaussée. **Le scénario PLM permet néanmoins une réduction de 30 % des PM10 et de 37 % des PM2,5**, contre respectivement 23 % et 31 % dans le scénario fil de l'eau.

Ces résultats montrent que le PLM présente une plus-value environnementale mesurable, en combinant la décarbonation progressive des véhicules avec une évolution des parts modales en faveur des mobilités les moins émettrices

3.6 Analyse des effets cumules

L'analyse des effets cumulés du PLM de Roissy Pays de France doit être appréciée au regard de la nature même du document. Le PLM ne porte pas directement de projets de création ou d'extension d'infrastructures avec des emprises opérationnelles définies. Il constitue avant tout un document de planification, de coordination et de mise en cohérence des politiques de mobilité à l'échelle intercommunale. Toutefois, son plan d'action accompagne, **relaie ou articule plusieurs projets et démarches structurantes inscrits dans le cadre régional du PDMIF**.

Les effets cumulés attendus sont principalement positifs à l'échelle du territoire. La combinaison de ces actions doit contribuer à renforcer les alternatives à la voiture individuelle, améliorer l'accessibilité aux pôles d'emploi, aux gares et aux équipements, favoriser le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs, développer l'intermodalité et accompagner la transition énergétique des mobilités. À terme, ces effets peuvent participer à la réduction des consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre, des polluants atmosphériques et des nuisances sonores liées aux déplacements motorisés, tout en améliorant la qualité du cadre de vie et la sécurité des déplacements.

Des effets cumulés négatifs ou incertains peuvent néanmoins être associés aux projets accompagnés ou pris en compte par le PLM lorsqu'ils se traduisent par des aménagements physiques. Les principaux points de vigilance concernent la consommation d'espace, l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols, la gestion des eaux pluviales, les risques de ruissellement, l'insertion paysagère, la préservation des continuités

Accusé de réception en préfecture
07/01/2026 14:20:05 DE 13223-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

écologiques, les nuisances en phase chantier, les effets de report de trafic, ainsi que la pression potentielle sur certains secteurs de rabattement, notamment autour des gares et des pôles d'échanges multimodaux. L'ensemble des projets d'aménagement liés aux politiques de mobilité donc faire l'objet d'une vigilance particulière lors de leur déclinaison opérationnelle.

Ainsi, les effets cumulés du PLM doivent être analysés comme ceux d'un document qui organise la cohérence territoriale des actions de mobilité, plutôt que comme ceux d'un programme d'aménagement directement opérationnel. La prise en compte des mesures ERC issues du rapport environnemental du PDMIF constitue, à ce titre, un cadre de référence à relayer dans les études préalables, les cahiers des charges et les procédures propres à chaque projet. Elle permettra de limiter les incidences localisées potentielles tout en confortant les effets positifs attendus du PLM sur le report modal, la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, les nuisances sonores, la sécurité des déplacements et la qualité des espaces publics.

3.7 Synthèse de l'analyse des incidences

L'analyse des incidences met en évidence **des effets globalement positifs** du PLM de Roissy Pays de France sur l'environnement, en particulier sur les thématiques directement liées aux mobilités motorisées : réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, amélioration de la qualité de l'air, diminution des nuisances sonores et amélioration du cadre de vie. Ces effets traduisent la finalité principale du PLM, qui vise à réduire la dépendance à la voiture individuelle par le renforcement des transports collectifs, l'amélioration de l'intermodalité, le développement des modes actifs, le covoiturage, l'autopartage et la transition énergétique des véhicules.

L'analyse quantitative confirme **une amélioration attendue des émissions**, principalement sous l'effet de l'évolution du parc roulant, complétée par les effets du report modal et de la réorganisation des pratiques de déplacement.

Les incidences négatives identifiées restent, quant à elles, potentielles, localisées et liées à la déclinaison opérationnelle de certains aménagements accompagnés ou coordonnés par le PLM, tels que les pôles d'échanges multimodaux, parkings relais, aménagements de voirie, infrastructures cyclables, aires de covoiturage, stations d'avitaillement ou bornes de recharge. Ces opérations pourront générer, selon leur localisation et leurs modalités de conception, des effets sur l'artificialisation des sols, l'imperméabilisation, les continuités écologiques, le paysage, le ruissellement, les déchets de chantier ou la consommation de matériaux. Ces incidences devront être précisées et encadrées au stade des études préalables et des procédures propres à chaque projet, par la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation adaptées.

A noter, qu'au regard de l'absence de site Natura 2000 au sein du périmètre du PLM et des conclusions des études d'impact relatives aux projets susceptibles d'interagir avec les sites situés à proximité, le PLM n'est pas susceptible d'avoir d'incidences significatives sur les habitats et espèces ayant justifié leur désignation, sous réserve de la mise en œuvre des mesures prévues dans les procédures propres aux projets concernés.

4. LES INDICATEURS DE SUIVI

Le rapport environnemental comprend (R.122-20 Code de l'environnement) :

« La présentation des critères, indicateurs et modalités y compris les échéances retenues :

- pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5 ° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6 ° ;
- pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ; »

4.1 LA DEFINITION DES INDICATEURS

Les indicateurs jouent plusieurs rôles :

- Vérifier l'atteinte des objectifs prévus par le PLM ;
- Vérifier que les effets du PLM sont conformes aux prévisions établies lors de son élaboration ;
- Identifier les éventuels impacts négatifs imprévus de la mise en œuvre du PLM ;
- Suivre la mise en place des mesures de réduction et de compensation et s'assurer de leur efficacité.

4.1.1 Le suivi au titre de l'environnement

Dans la mesure du possible, trois niveaux sont privilégiés pour la décomposition des orientations stratégiques :

- ❖ **Indicateur d'état** : Généralement il s'agira de données brutes, chiffrées, proposées en valeur absolue, facilement accessibles et représentatives. Il permettra de définir l'évolution de la variable observée dans le temps ;
- ❖ **Indicateur de pression** : Il montre des évolutions, les grandes tendances qui pèsent sur l'environnement du territoire et ses composantes. Il s'agira dans la majorité des cas de ratios, voire d'indices qui caractériseront la pression qui s'exerce sur les milieux et le territoire au sens large ;
- ❖ **Indicateur de réponse** : Il évalue la bonne réussite de la mise en œuvre du PLM sur le territoire. Il pourra s'agir d'objectifs globaux, chiffrés ou bien qualitatifs. Il s'agit d'une sorte de synthèse des deux premiers types d'indicateurs : un indicateur de performance globale du PLM sur la thématique considérée.

Chaque indicateur sera autant que possible défini par une variable et un seuil (sous réserve de disponibilité de la bonne information ou de la bonne donnée).

Le tableau suivant précise :

- La nature des indicateurs ;
- La fréquence de renseignement ;
- Le producteur de la donnée.

Sur cette base, Roissy Pays de France pourra organiser l'actualisation des données statistiques et cartographiques, de manière annuelle ou à la mise à jour des données par les organismes responsables.

Le PLM ne fixe aucun objectif chiffré, hormis les parts modales : 14,5% pour les transports collectifs, 45,5% pour la voiture, 5% pour le vélo et 33,7% pour la marche et autres mobilités actives.

Thématiques	Indicateurs/variables	Type d'indicateurs	Source	Fréquence de suivi
-------------	-----------------------	--------------------	--------	--------------------

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Émissions de GES	Quantité estimée de GES évités grâce au report modal vers les modes actifs et les transports collectifs, notamment en lien avec la réalisation des aménagements cyclables et des pôles d'échanges.	Réponse	Agglo	3 ans
	Quantité de GES émis (en tCO2e) par le secteur des transports	État	Airparif	Annuel
Air	Quantité de NOx émis (t) par le secteur des transports	État	Airparif	Annuel
	Quantité estimée de polluants atmosphériques évités, notamment NOx et particules, grâce au report modal vers les transports collectifs, les modes actifs et les mobilités partagées.	Réponse	Agglo	3 ans
	Quantité de PM10 et 2.5 émises (t) par le secteur des transports	État	Airparif	Annuel
	Nombre de dépassements annuels de la valeur limite réglementaire en NO ₂	État	Airparif	Annuel
	Nombre de dépassements annuels de la valeur limite réglementaire en PM2,5	État	Airparif	Annuel
	Nombre d'habitants concernés par un dépassement des valeurs réglementaires (PM2.5)	État	Airparif	Annuel
	Nombre d'habitants concernés par un dépassement des valeurs réglementaires (PM10)	État	Airparif	Annuel
	Nombre d'habitants concernés par un dépassement des valeurs réglementaires (NOx)	État	Airparif	Annuel
	Nombre de points durs de circulation résorbés ou traités	Réponse	Agglo	5 ans
Énergie	Distance moyenne quotidienne parcourue par les habitants	État	Agglo	5 ans
	Part modale des transports en commun	Réponse	Agglo	5 ans
	Part modale des vélos	Réponse	Agglo	5 ans
	Part modale de la marche	Réponse	Agglo	5 ans
	Quantité d'énergie consommée par le secteur des transports (GWh)	État	ROSE	5 ans
	Quantité d'énergie consommée par le secteur des transports publics (GWh)	État	IDFM ou opérateurs	5 ans
	Quantité d'énergies renouvelables consommées par le secteur des transports (GWh)	État	ROSE	5 ans

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

	Quantité d'énergies renouvelables consommées par le secteur des transports publics (GWh)	État	IDFM ou opérateurs	5 ans
	Nombre d'IRVE et de borne GNV	Réponse	Direction TEE	5 ans
Nuisances sonores	Longueur de voirie apaisée	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Longueur de voies aménagées en faveur du respect des limitations de vitesse	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Longueur des différentes catégories de voies selon le classement sonore des infrastructures DDT	État	DDT	5 ans
	Nombre de points noirs du bruit (PNB) recensés sur le territoire	État	DDT	5 ans dans le cadre de la révision des cartes de bruit du PPBE
	Part de la population exposée à la valeur limite réglementaire de 68 dB(A)	État	DDT	5 ans dans le cadre de la révision des cartes de bruit du PPBE
Occupation du sol	Surface artificialisée par les infrastructures et aménagements réalisés (ha)	Pression	OCS GE, Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
Milieus naturels et biodiversité	Nombre d'infrastructures fragmentant les réservoirs de biodiversité et coupant des corridors écologiques (trames vertes et bleues)	Pression	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Longueur d'aménagements cyclables bénéficiant au maintien ou à la restauration des continuités	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Surface végétalisée dans les projets de création ou de modification d'infrastructures	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

				des projets – Bilan à 5 ans
	Surface ou longueur de projets inscrits au PLM ayant fait l'objet d'un traitement paysager ou d'une revégétalisation	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
Eau	Surface ou longueur d'infrastructures concernées par un périmètre (rapproché et/ou éloigné) de captage	Pression	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Surface ou longueur d'infrastructures concernées par une nappe stratégique pour l'eau potable	Pression	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Surface ou longueur aménagée favorisant l'infiltration des eaux pluviales	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
Risques	Surface ou linéaire d'aménagements de mobilités créés ou requalifiés situés en zone inondable, zone de ruissellement ou périmètre de PPR	Pression	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Nombre de projets de mobilité intégrant des dispositifs de non-aggravation du risque d'inondation et de gestion des eaux pluviales	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
Déchets	Nombre de projets d'aménagement liés au PLM intégrant une démarche de réemploi, de valorisation ou de réduction des déchets de chantier.	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Part des projets de voirie, pôles d'échanges ou aménagements intégrant des matériaux de réemploi ou recyclés	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
Ressources minérales	Nombre de projets d'aménagement liés au PLM intégrant des matériaux de réemploi, recyclés ou biosourcés.	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

4.2 METHODOLOGIE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

- « 8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré. »

4.2.1 Une démarche d'évaluation proportionnée au stade d'élaboration du PLM

L'évaluation environnementale du PLM de Roissy Pays de France a été menée de manière proportionnée à la nature du document et à son stade d'élaboration. Le PLM constitue un premier document intercommunal de planification des mobilités, construit comme une déclinaison locale du Plan des mobilités d'Île-de-France (PDMIF), tout en tenant compte des spécificités du territoire : rôle métropolitain et aéroportuaire, poids des flux logistiques, dépendance automobile, armature territoriale contrastée et importance des pôles gares.

L'évaluation environnementale a été conduite à la suite de la décision de la MRAe d'Île-de-France du 16 juillet 2025, qui a soumis le Plan local de mobilité de Roissy Pays de France à évaluation environnementale après examen au cas par cas. Cette décision souligne notamment l'exposition du territoire aux pollutions sonores et atmosphériques liées aux infrastructures de transport routières et aéroportuaires, la dépendance importante à la voiture dans les déplacements quotidiens, ainsi que la faible part des modes actifs.

Dans ce cadre, l'évaluation environnementale a été menée comme une démarche d'analyse proportionnée au niveau de précision du PLM. Elle s'est appuyée sur les éléments issus du diagnostic, des ateliers territoriaux, des échanges avec les communes et les partenaires, ainsi que sur la construction progressive du plan d'action. Elle a permis d'apprécier la manière dont les enjeux environnementaux identifiés dans l'état initial ont été pris en compte dans les choix retenus, puis d'analyser les effets attendus du plan d'action au regard de ces enjeux, en particulier sur les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air, les nuisances sonores, la consommation d'énergie et les conditions de déplacement.

4.2.2 Méthodologie générale étape par étape

La méthodologie retenue pour établir l'évaluation environnementale du PLM a consisté à :

- Élaborer l'état initial de l'environnement afin d'identifier les principales sensibilités environnementales du territoire ;
- Hiérarchiser les enjeux environnementaux, puis les retravailler et les simplifier afin de faciliter leur utilisation au regard du champ d'action d'un PLM ;
- Analyser la cohérence entre ces enjeux et les choix retenus dans le plan d'action ;
- Croiser les axes, sous-axes et mesures du PLM avec les thématiques environnementales afin d'apprécier leurs effets attendus ;
- Identifier les points de vigilance associés aux actions pouvant donner lieu à des aménagements localisés ;
- Analyser les secteurs susceptibles d'être impactés lorsque des projets ou secteurs d'intervention étaient identifiables ;
- Examiner les interactions éventuelles avec les sites Natura 2000 situés à proximité du territoire ;
- Proposer des mesures d'évitement, de réduction ou d'accompagnement lorsque cela était nécessaire ;
- Définir des indicateurs de suivi adaptés aux effets attendus du PLM et aux données mobilisables.

L'analyse repose principalement sur une lecture croisée entre le plan d'action et les enjeux environnementaux issus de l'état initial. Les actions ont été examinées au regard de leur contribution aux objectifs de report modal, de réduction de la dépendance à la voiture individuelle, de développement des transports collectifs et des modes actifs, de décarbonation des mobilités, d'organisation des flux logistiques, de pacification de la voirie et d'amélioration du cadre de vie.

4.2.3 Limites de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale du PLM est conduite à l'échelle d'un document de planification. Elle permet d'apprécier les effets attendus du plan d'action et d'identifier les principaux points de vigilance, mais ne se substitue pas aux études d'impact ou procédures environnementales propres aux projets opérationnels. En effet, certaines actions ne sont pas encore localisées précisément ou relèvent de maîtres d'ouvrage distincts. L'analyse est donc proportionnée au niveau de précision disponible et renvoie, lorsque nécessaire, à des approfondissements au stade de la mise en œuvre des projets.