

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Résumé non technique

PLAN LOCAL DE MOBILITE CA ROISSY PAYS DE FRANCE

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

Table des matières

1. RESUME NON TECHNIQUE	3
1.1 Synthèse de l'état initial de l'environnement et scénario au fil de l'eau thématique	3
1.1.1 Un territoire en forte croissance confronté à la préservation de ses espaces agricoles et à l'adaptation au changement climatique	3
1.1.2 Préserver l'identité paysagère et patrimoniale d'un territoire marqué par les grandes infrastructures	4
1.1.3 Préserver les continuités écologiques dans un territoire fortement fragmenté par l'urbanisation et les infrastructures	4
1.1.4 Protéger une ressource en eau vulnérable aux pollutions et aux effets de l'artificialisation	4
1.1.5 Maîtriser les besoins en matériaux et les impacts liés au transport des ressources minérales	5
1.1.6 Réduire la dépendance énergétique et les émissions de gaz à effet de serre liées aux mobilités	5
1.1.7 Améliorer la qualité de l'air dans un territoire marqué par les flux routiers et aéroportuaires	6
1.1.8 Limiter l'exposition des populations aux nuisances sonores dans un territoire fortement traversé	7
1.1.9 Réduire la production de déchets et maîtriser les flux liés aux chantiers et aux activités du territoire	7
1.1.10 Prendre en compte les pollutions héritées dans un territoire marqué par les activités industrielles et logistiques	8
1.1.11 Renforcer la résilience du territoire face aux risques naturels, technologiques et au transport de matières dangereuses	8
1.2 Un PLM cohérent	9
1.3 Résumé de la justification des choix	9
1.4 Résumé de l'analyse des incidences	11
1.4 Des indicateurs de suivi	14

1. RESUME NON TECHNIQUE

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

1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

1.1 SYNTHÈSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET SCENARIO AU FIL DE L'EAU THÉMATIQUE

Le scénario d'évolution de l'environnement en l'absence de projet de PLM, dit scénario référence ou scénario au fil de l'eau, est un outil capital pour mener à bien le travail d'évaluation environnementale, mais également d'accompagnement stratégique de la démarche de PLM. En décrivant l'évolution du territoire en l'absence de PLM, le scénario au fil de l'eau permet d'identifier les critères environnementaux d'évaluation qui seront utilisés pour identifier, caractériser et qualifier les incidences potentielles du PLM sur l'environnement. À partir des Atouts/Faiblesses issus de l'État initial de l'environnement, un scénario de référence est ainsi établi, et décrit l'état actuel de l'environnement et les perspectives d'évolution selon les différentes thématiques.

1.1.1 Un territoire en forte croissance confronté à la préservation de ses espaces agricoles et à l'adaptation au changement climatique

La Communauté d'agglomération Roissy Pays de France constitue un territoire stratégique à l'échelle régionale et nationale. Forte de plus de 360 000 habitants répartis sur 42 communes, elle s'organise autour des plateformes aéroportuaires de Paris-Charles-de-Gaulle et du Bourget, qui structurent son développement économique et son attractivité. Le territoire présente des profils contrastés, avec un sud fortement urbanisé et un nord davantage marqué par les espaces agricoles et ruraux. Les projections démographiques anticipent une poursuite de cette dynamique, avec une population qui pourrait atteindre environ 405 000 habitants à l'horizon 2030.

Le territoire bénéficie d'un relief globalement peu marqué, favorable aux déplacements et à l'aménagement des infrastructures. Il est caractérisé par un vaste plateau agricole ponctué de quelques reliefs, notamment les buttes de la Goële au nord-est. Le réseau hydrographique, relativement peu dense, s'organise principalement autour des vallées du Croult, du Petit Rosne et de la Beuvronne, complétées par le canal de l'Ourcq et la proximité de la Marne.

L'occupation du sol reste **dominée par les espaces agricoles**, qui occupent **49 % du territoire**, soit près de la moitié de sa superficie. Les **espaces artificialisés** occupent également une place importante, avec **28% du territoire**, en lien avec le développement urbain, les zones d'activités et les nombreuses infrastructures de transport. Les espaces naturels représentent 10% du territoire et les espaces verts et non bâtis 12%. Entre 2021 et 2025, les espaces agricoles, semi-naturels et boisés ont poursuivi leur recul, avec des pertes respectives de 225,6 ha, 63,8 ha et 10,3 ha. En parallèle, les surfaces liées aux infrastructures de transport, aux activités économiques et aux espaces verts ou non bâtis ont progressé, traduisant une pression foncière toujours forte sur le territoire.

Le territoire est également fortement **structuré par un réseau dense d'infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires** qui facilitent les échanges mais contribuent à fragmenter les espaces. Dans ce contexte, les principaux enjeux concernent la maîtrise de l'artificialisation des sols, la préservation des espaces agricoles et naturels, ainsi que l'adaptation du territoire aux effets du changement climatique. Les projections climatiques annoncent en effet une hausse significative des températures, une augmentation des épisodes de chaleur et des sécheresses estivales, ainsi qu'une intensification potentielle de certains risques climatiques.

1.1.2 Préserver l'identité paysagère et patrimoniale d'un territoire marqué par les grandes infrastructures

Le territoire de Roissy Pays de France présente une identité paysagère structurée par la Plaine de France, vaste espace agricole ouvert occupant une place centrale dans le grand paysage. Ce relief relativement plan met particulièrement en valeur les éléments verticaux et les horizons lointains, notamment les buttes de la Goële, les buttes de l'Aulnaye, les vallées urbaines du Petit Rosne et du Croult, ainsi que les espaces naturels plus ponctuels comme la forêt d'Écouen ou les vallées de la Beuvronne et de la Biberonne.

Ces paysages sont toutefois fortement marqués par les infrastructures de transport et les grands équipements métropolitains. L'autoroute A1, les routes nationales, les voies ferrées, les lignes à haute tension et surtout l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle composent une image de territoire de transit et de porte d'entrée internationale. Si ces infrastructures structurent l'identité du territoire, elles fragmentent aussi les paysages, altèrent leur lisibilité et renforcent la perception d'un espace traversé plus que vécu.

La pression urbaine constitue également un facteur important de transformation des paysages. Le développement résidentiel périurbain, les zones d'activités, les entrepôts logistiques, les ISDI et certains équipements techniques contribuent à banaliser les franges urbaines et à fragiliser les paysages agricoles ouverts. La Plaine de France, bien qu'encore largement agricole, apparaît ainsi comme un espace à la fois structurant, sensible et fortement convoité.

Le territoire dispose néanmoins d'un patrimoine paysager et bâti important, reconnu par plusieurs dispositifs de protection : présence du PNR Oise - Pays de France au nord, 3 sites classés, 3 sites inscrits, 52 monuments historiques, un site patrimonial remarquable à Gonesse et 5 ouvrages ou ensembles labellisés « Architecture contemporaine remarquable ». Au total, 20,7 % du territoire intercommunal fait l'objet d'une protection paysagère ou patrimoniale. L'enjeu pour le PLM est donc de favoriser une meilleure intégration paysagère des aménagements de mobilité, de préserver les vues et les espaces ouverts, et de contribuer, à son échelle, à la requalification des entrées de ville, des voiries et des espaces publics.

1.1.3 Préserver les continuités écologiques dans un territoire fortement fragmenté par l'urbanisation et les infrastructures

Le territoire de Roissy Pays de France présente des milieux naturels remarquables, principalement localisés en périphérie du territoire. Les espaces ouverts de la Plaine de France, les vallées de la Biberonne et de la Beuvronne, les milieux humides relictuels, les boisements, les parcs et jardins urbains participent au fonctionnement écologique du territoire. Toutefois, ces milieux restent relativement peu étendus et soumis à de fortes pressions liées à l'urbanisation, aux infrastructures de transport, à l'artificialisation des sols et aux pratiques agricoles intensives.

Le territoire compte plusieurs périmètres d'inventaire et de protection, mais ceux-ci demeurent globalement limités au regard de l'étendue intercommunale. Roissy Pays de France comprend 3 ZNIEFF de type 1, 4 ZNIEFF de type 2, une ZICO, 6 espaces naturels sensibles, 7 périmètres régionaux d'intervention foncière et une partie du PNR Oise - Pays de France. Aucun site Natura 2000 n'est présent dans le périmètre intercommunal, mais plusieurs sites sont situés à proximité immédiate ou en limite du territoire.

Les fonctionnalités écologiques reposent notamment sur les continuités ouvertes agricoles, les sous-trames boisées, les cours d'eau et les zones humides. Les réservoirs de biodiversité identifiés à l'échelle régionale couvrent 783,1 ha, soit 2,3 % du territoire, tandis que la sous-trame ouverte de la Plaine de France représente un support écologique structurant. Les zones humides et potentiellement humides constituent également un enjeu important, avec 471,5 ha de zones à dominante humide recensées et des enveloppes d'alerte couvrant une part significative du territoire.

Ces continuités sont cependant fortement perturbées par les infrastructures routières et ferroviaires, les espaces urbanisés, les cours d'eau artificialisés, les obstacles à l'écoulement, les lignes électriques et la pollution lumineuse. L'A1, la RN2, la RN3, l'A104, les lignes RER, les LGV et les principales routes départementales constituent autant de coupures écologiques.

1.1.4 Protéger une ressource en eau vulnérable aux pollutions et aux effets de l'artificialisation

Le territoire de Roissy Pays de France s'inscrit dans le bassin Seine-Normandie et est concerné par trois SAGE : Croult-Enghien-Vieille Mer, Marne-et-Beuvronne et Nonette. Ces documents encadrent la gestion quantitative et qualitative de la ressource en eau dans un contexte où les masses d'eau superficielles

Accusé de réception en préfecture
07-21-789144-20261003-26-1325-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

présentent un état globalement dégradé. Les cours d'eau du territoire sont majoritairement marqués par un état écologique moyen à mauvais et par un état chimique dégradé, en lien avec l'artificialisation des milieux, des débits faibles et la présence de pollutions organiques, chimiques, agricoles, urbaines ou industrielles.

Les masses d'eau souterraines présentent un bon état quantitatif, mais leur qualité reste contrastée. L'Éocène du Valois et les alluvions de la Marne sont classés en mauvais état chimique, notamment en raison de la présence de pesticides, tandis que l'Albien captif, plus profond, conserve un bon état chimique. Le territoire est par ailleurs entièrement concerné par des zonages réglementaires liés à l'eau : zone sensible, zone vulnérable et zone de répartition des eaux pour l'Albien, traduisant une sensibilité importante aux pollutions et aux équilibres quantitatifs.

L'alimentation en eau potable repose sur une organisation plurielle, structurée par plusieurs syndicats intercommunaux. Sur les **54 captages publics actifs identifiés**, trois ne sont pas couverts par un périmètre de protection. Les prélèvements d'eau sont très majoritairement destinés à l'alimentation en eau potable, qui représente 89 % des volumes prélevés en 2023, devant l'industrie et l'irrigation. L'eau distribuée est conforme aux valeurs réglementaires pour les paramètres bactériologiques et physico-chimiques.

Les enjeux liés à l'assainissement et aux eaux pluviales restent importants. Le territoire dispose d'une capacité nominale totale de traitement de **657 383 équivalents-habitants**, pour une charge maximale entrante enregistrée de **446 963 équivalents-habitants**. Certains systèmes présentent toutefois des non-conformités ou des tensions ponctuelles, notamment en cas de fortes précipitations. L'imperméabilisation des sols, liée aux aménagements urbains et aux infrastructures de transport, renforce les phénomènes de ruissellement, les risques de débordement et les transferts de pollutions vers les milieux aquatiques. Pour le PLM, l'enjeu principal consiste donc à limiter l'imperméabilisation, favoriser les aménagements perméables et végétalisés, assurer une gestion adaptée des eaux pluviales et réduire les pollutions d'origine routière.

1.1.5 Maîtriser les besoins en matériaux et les impacts liés au transport des ressources minérales

Le territoire de Roissy Pays de France dispose de plusieurs types de ressources minérales, notamment du gypse au nord-est, des calcaires, marnes et argiles à ciment au nord-ouest, des granulats alluvionnaires au sud-est et des sablons de manière plus diffuse. Aucun de ces gisements n'est toutefois identifié comme gisement à enjeu régional, et l'urbanisation du territoire peut limiter leur exploitabilité.

À l'échelle francilienne, les besoins en matériaux sont importants, en lien avec le dynamisme du bâtiment, des travaux publics et des projets du Grand Paris. L'Île-de-France reste structurellement déficitaire en granulats et dépend des apports d'autres régions pour 45 % de ses besoins. Cette dépendance renforce les enjeux liés à l'approvisionnement, à la maîtrise des distances de transport et à l'organisation des flux de matériaux.

Le territoire compte 5 sites d'extraction actifs et 62 anciens sites d'extraction. Les extractions en milieu alluvionnaire peuvent générer des incidences sur les milieux aquatiques, les nappes souterraines, les paysages, les espaces de liberté des cours d'eau et le libre écoulement des crues. À ces impacts s'ajoutent ceux liés au transport des matériaux, qui s'effectue principalement par voie routière sur le territoire, en l'absence de fleuve mobilisable pour ce type de flux.

L'action du PLM sur cette thématique demeure limitée, mais elle peut contribuer à mieux organiser les flux de marchandises et à limiter les incidences liées au transport des granulats. L'enjeu principal consiste à privilégier l'utilisation de ressources situées au plus près des lieux de consommation, à réduire les distances parcourues et, lorsque cela est possible, à favoriser des modes de transport alternatifs à la route ou une organisation plus maîtrisée des flux.

1.1.6 Réduire la dépendance énergétique et les émissions de gaz à effet de serre liées aux mobilités

Le territoire de Roissy Pays de France présente des consommations énergétiques importantes, avec **6 073 GWh** consommés en 2022, soit **16,7 MWh par habitant**. Malgré une baisse de 17 % des consommations totales entre 2005 et 2022, le niveau de consommation par habitant reste supérieur à celui de la Métropole du Grand Paris (12,1 MWh/hab.), en Île-de-France (13,7 MWh/hab.) et dans le Val-d'Oise (12,7 MWh/hab.). Cette situation traduit le profil spécifique du territoire, marqué par des espaces urbains, périurbains et ruraux contrastés, une forte motorisation des ménages, des flux domicile-travail importants et le poids des activités économiques et logistiques.

Le **secteur des transports routiers** constitue le deuxième poste de consommation énergétique du territoire, avec **1 870 GWh consommés** en 2022, soit **30,8 % des consommations finales**. Les produits pétroliers représentent encore un tiers de l'énergie consommée sur le territoire, ce qui confirme une forte dépendance aux énergies fossiles. Cette dépendance est particulièrement marquée dans les déplacements quotidiens, avec une consommation énergétique liée au transport routier de **5,2 MWh par habitant**, supérieure aux moyennes métropolitaine (2,0 MWh par habitant) et régionale (3,0 MWh par habitant).

Les émissions de gaz à effet de serre s'élèvent à **1 685 kteqCO₂** en 2022, soit 4,6 teqCO₂ par habitant. Elles ont diminué de 23 % entre 2005 et 2022, mais restent nettement supérieures aux niveaux observés à l'échelle régionale et métropolitaine. Les transports routiers représentent le deuxième poste d'émissions de GES du territoire, avec 30% du total, derrière les autres transports, qui concentrent 32% des émissions, principalement en lien avec la présence de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. Le secteur routier demeure donc un levier majeur de réduction des émissions, d'autant que ses émissions sont reparties à la hausse entre 2019 et 2022.

Le territoire dispose toutefois de leviers de transition. La production locale d'énergies renouvelables atteint 663 GWh en 2025, soit environ 11 % de la consommation énergétique totale de 2022. Elle repose notamment sur la chaleur renouvelable, la cogénération, le biométhane, le photovoltaïque et les réseaux de chaleur. Le territoire est également engagé dans le déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques, avec environ 750 points de charge publics et une couverture permettant déjà à 88 % de la population d'accéder à un point de charge à moins de 15 minutes à pied. Pour le PLM, les enjeux portent donc sur la réduction de la dépendance à la voiture individuelle, le report vers les transports collectifs et les modes actifs, la sobriété des déplacements et l'accompagnement de la transition énergétique des véhicules.

1.1.7 Améliorer la qualité de l'air dans un territoire marqué par les flux routiers et aéroportuaires

La qualité de l'air constitue un enjeu sanitaire majeur pour Roissy Pays de France, territoire fortement structuré par les flux routiers, les plateformes aéroportuaires et les activités économiques. Le suivi est assuré par Airparif, avec deux stations fixes implantées sur le territoire, à Gonesse, ainsi que plusieurs campagnes de mesures réalisées notamment à proximité des plateformes de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Le Bourget. Globalement, la qualité de l'air apparaît moyenne : les seuils réglementaires nationaux sont le plus souvent respectés, mais les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé restent dépassées pour plusieurs polluants.

Les concentrations de polluants sont principalement localisées aux abords des grands axes de circulation, notamment l'A1, l'A104, la RN2, la RN3, la RN104 et la RD170. En 2022, les concentrations de dioxyde d'azote restent élevées à proximité des axes routiers majeurs, avec des dépassements de la valeur limite annuelle encore observés au droit et au voisinage de ces infrastructures. Pour les particules PM10 et PM2,5, les valeurs limites réglementaires sont respectées sur le territoire, mais les recommandations de l'OMS sont dépassées, comme sur une large part de l'Île-de-France.

Les émissions de polluants atmosphériques ont globalement diminué entre 2005 et 2022, tous polluants confondus. Le territoire conserve toutefois un profil d'émissions spécifique, marqué par le poids des plateformes aéroportuaires et du transport routier. En 2022, les plateformes aéroportuaires représentent 64 % des émissions de NOx et 80 % des émissions de SO2, tandis que le transport routier contribue à 25 % des émissions de NOx, 14 % des PM10 et 13 % des PM2,5. Les émissions par habitant restent particulièrement élevées pour les NOx et le SO2 par rapport aux moyennes régionale et départementales.

L'exposition des populations demeure donc un point de vigilance. En 2019, 4 km² du territoire étaient soumis à des dépassements réglementaires pour le dioxyde d'azote, concernant moins de 1 % de la population. Les seuils de recommandation de l'OMS mettent toutefois en évidence une exposition plus large, avec environ 350 000 personnes exposées aux particules fines PM10 et l'ensemble de la population concerné par les dépassements liés à l'ozone à l'échelle régionale. Pour le PLM, l'enjeu est fort : réduire la part de la voiture individuelle, développer les transports collectifs, les modes actifs et le covoiturage, accompagner la transition énergétique des véhicules, limiter les distances parcourues et contribuer à la réduction des émissions liées aux déplacements quotidiens.

1.1.8 Limiter l'exposition des populations aux nuisances sonores dans un territoire fortement traversé

Le territoire de Roissy Pays de France est fortement exposé aux nuisances sonores, en raison de la concentration d'infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires majeures. Le bruit constitue un enjeu de santé publique important, pouvant générer des troubles du sommeil, du stress, de la fatigue ou des effets cardiovasculaires. Cette sensibilité est particulièrement marquée sur le territoire, où les expositions aéroportuaires contribuent fortement aux pertes moyennes de vie en bonne santé liées au bruit.

Les principales infrastructures terrestres concernées par le classement sonore sont les grands axes routiers, notamment l'A1, l'A104, la N2, la N3, la N104 et la RD170, ainsi que plusieurs lignes ferroviaires structurantes, dont la ligne Paris-Lille et la LGV Nord. Ces axes génèrent des nuisances importantes, notamment du fait des trafics élevés et de la part des poids lourds, un poids lourd pouvant représenter l'équivalent acoustique de 7 à 10 véhicules particuliers.

Le bruit aérien constitue toutefois la source dominante d'exposition aux dépassements des valeurs limites. Les deux aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Le Bourget sont couverts par des Plans d'Exposition au Bruit et des Plans de Gêne Sonore, qui encadrent l'urbanisation et permettent l'aide à l'insonorisation des logements exposés. D'après la synthèse des cartes de bruit, près de 200 000 habitants seraient potentiellement soumis à des dépassements liés au bruit des aéronefs, contre environ 8 900 habitants pour le bruit routier et 495 pour le bruit ferroviaire en indicateur Lden.

Le territoire dispose déjà d'outils de gestion et de prévention, notamment les cartes stratégiques de bruit, les PPBE de l'État, des Départements et des aéroports, ainsi que le PPBE de Roissy Pays de France, actuellement en révision pour la période 2025-2029. Pour le PLM, l'enjeu consiste à contribuer à la réduction des nuisances liées aux déplacements, en agissant sur la pacification de l'espace public et la réduction du trafic, en améliorant la fluidité des trafics, en évitant la création de nouveaux points noirs de bruit et en préservant les zones calmes ou de ressourcement identifiées sur le territoire.

1.1.9 Réduire la production de déchets et maîtriser les flux liés aux chantiers et aux activités du territoire

La gestion des déchets présente peu d'interactions directes avec le PLM, mais elle constitue un enjeu environnemental à prendre en compte dans un territoire marqué par une forte dynamique démographique, économique et infrastructurelle. La compétence de traitement, de tri et de valorisation des déchets relève de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France et est déléguée depuis 2017 au SIGIDURS, qui assure également la collecte des déchets sur l'ensemble du territoire.

Le territoire dispose de plusieurs installations structurantes, dont le Centre de Valorisation Énergétique de Sarcelles, un centre de tri, six déchèteries situées à Bouqueval, Louvres, Gonesse, Sarcelles, Dammarville-en-Goële et Mitry-Mory, ainsi que plusieurs installations complémentaires de traitement, de compostage ou de stockage. Toutefois, les six déchèteries existantes ne sont pas jugées suffisantes en nombre et en capacité au regard des besoins d'un territoire de plus de 350 000 habitants.

La production de déchets par habitant tend à croître depuis dix ans, alors que les objectifs nationaux et régionaux imposent une réduction significative des quantités produites. Le taux de recyclage et de valorisation organique des déchets ménagers et assimilés atteint environ 33 % sur les dix dernières années, soit un niveau équivalent à la moyenne des syndicats franciliens, mais encore éloigné de l'objectif national de 65 % fixé pour 2025. En revanche, l'enfouissement a fortement diminué entre 2022 et 2024, notamment grâce aux obligations de tri en déchèterie.

Le territoire est également concerné par les déchets de chantier liés aux grands projets d'infrastructures, notamment la liaison ferroviaire Roissy-Picardie et la ligne 17 Nord du Grand Paris Express. Ces opérations génèrent des volumes importants de déblais, parfois potentiellement pollués, ainsi que des flux routiers associés à leur évacuation, leur traitement ou leur valorisation. Pour le PLM, l'action reste limitée, mais l'enjeu consiste à accompagner une organisation plus rationnelle des flux de déchets et de déblais, afin de limiter les nuisances liées au transport routier et de favoriser, lorsque cela est possible, la valorisation et la traçabilité des matériaux.

1.1.10 Prendre en compte les pollutions héritées dans un territoire marqué par les activités industrielles et logistiques

Le territoire de Roissy Pays de France présente un nombre important de sites potentiellement ou effectivement concernés par des pollutions des sols, en lien avec son histoire industrielle, logistique, aéroportuaire et avec la présence d'activités économiques structurantes. Les bases de données disponibles recensent 45 secteurs d'information sur les sols, qui correspondent à des terrains pour lesquels la connaissance d'une pollution justifie des études et mesures de gestion en cas de changement d'usage.

La base BASIAS recense 1 014 anciens sites industriels ou activités de service, principalement localisés à Mitry-Mory, Villeparisis, Gonesse et Sarcelles. Ces sites correspondent à des sources potentielles de pollution, sans présumer d'une pollution avérée. La base BASOL identifie quant à elle 77 sites pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, notamment à Mitry-Mory, Roissy-en-France et Claye-Souilly.

Le territoire compte également 57 sites répertoriés dans le registre français des émissions polluantes et 403 installations classées pour la protection de l'environnement, dont 98 soumises à autorisation et 166 à enregistrement. Parmi ces installations, 11 sites sont classés SEVESO, dont 6 en seuil haut et 5 en seuil bas. Trois Plans de Prévention des Risques Technologiques encadrent par ailleurs les secteurs exposés autour des sites GEREP, CCMP et GAZECHIM, du site NCS et du site SMCA.

L'action du PLM reste limitée sur cette thématique, qui relève principalement de la réglementation des ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement), des procédures de gestion des sites pollués et des études préalables aux projets. Il doit toutefois veiller à ne pas aggraver les risques de pollution des sols et des milieux, notamment lors d'aménagements de voirie ou d'infrastructures susceptibles de mobiliser des sols pollués ou de générer des pollutions routières diffuses. L'enjeu consiste donc à intégrer la connaissance des sites pollués dans les choix d'aménagement, à anticiper les besoins d'études de sols et à favoriser, lorsque cela est possible, des conceptions de voirie limitant les transferts de polluants vers les sols, les eaux et les milieux naturels.

1.1.11 Renforcer la résilience du territoire face aux risques naturels, technologiques et au transport de matières dangereuses

Le territoire de Roissy Pays de France est concerné par plusieurs risques naturels et technologiques, en lien avec son urbanisation, son réseau dense d'infrastructures, ses activités économiques et industrielles et la présence des plateformes aéroportuaires. Les principaux risques identifiés concernent les inondations, les mouvements de terrain, les risques industriels et le transport de matières dangereuses. Toutes les communes sont concernées par au moins un risque majeur, avec une moyenne de 3,2 risques par commune.

Le risque d'inondation constitue un enjeu important, notamment par ruissellement urbain, débordement de cours d'eau et remontée de nappe. Vingt-sept communes sont concernées par le risque inondation, et plus de la moitié des arrêtés de reconnaissance de catastrophe naturelle pris sur le territoire concernent des phénomènes d'inondation ou de coulées de boue. Aucun PPRI n'est approuvé à ce jour, mais plusieurs démarches d'amélioration de la connaissance sont engagées sur les bassins du Croult, du Petit Rosne, de la Morée et de la Beuvronne.

Les mouvements de terrain représentent également une sensibilité notable. Vingt-et-une communes sont concernées par ce risque, notamment au titre du retrait-gonflement des argiles, des tassements différentiels, des cavités souterraines, des affaissements, des effondrements et des glissements de terrain. Le risque de retrait-gonflement des argiles concerne une large part du territoire, avec des aléas moyens et forts principalement localisés en Seine-et-Marne, au nord-est et au sud-est de l'agglomération. Ces phénomènes peuvent affecter les infrastructures de transport et devront être pris en compte dans les choix d'aménagement.

Les risques technologiques sont particulièrement présents. Le territoire compte 403 ICPE, 11 sites SEVESO dont 6 seuil haut, et 3 Plans de Prévention des Risques Technologiques approuvés. La concentration de sites SEVESO est nettement supérieure à la moyenne régionale, ce qui traduit le poids des activités industrielles, logistiques et aéroportuaires. Toutes les communes sont également concernées par le risque de transport de matières dangereuses, par voie routière, ferroviaire, aérienne ou par canalisations, avec des sensibilités particulières le long des grands axes de circulation, autour de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et des réseaux de gazoducs et pipelines.

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

1.2 UN PLM COHERENT

L'analyse de l'articulation montre que le **Plan local de mobilité de Roissy Pays de France s'inscrit globalement en cohérence avec les documents cadres applicables au territoire**. Conformément au Code des transports, il constitue la déclinaison locale du Plan des mobilités en Île-de-France et permet de territorialiser les grands objectifs régionaux : développement des alternatives à la voiture individuelle, amélioration de l'intermodalité, partage de la voirie, transition énergétique des véhicules, accessibilité et évolution des comportements de mobilité.

Le PLM reprend les principaux leviers du Plan des mobilités en Île-de-France 2030, notamment l'accompagnement des grands projets ferroviaires, la structuration des pôles d'échanges multimodaux, le renforcement des transports collectifs, le développement des modes actifs, du covoiturage, des services de mobilité partagée, ainsi que la prise en compte des enjeux de stationnement, de logistique et de décarbonation des déplacements. Ces **orientations sont adaptées aux spécificités de Roissy Pays de France**, territoire marqué par la plateforme aéroportuaire, de grands axes de transport, des pôles d'emploi majeurs et des secteurs périurbains ou ruraux moins bien desservis.

Le PLM est également cohérent avec le PCAET de Roissy Pays de France, adopté le 21 octobre 2021. Il contribue aux objectifs de réduction des consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, en agissant sur le report modal, les transports collectifs, les modes actifs, le covoiturage, les mobilités décarbonées et l'accompagnement des employeurs. Il participe aussi, à son échelle, à l'adaptation au changement climatique par la pacification, la requalification et la végétalisation des espaces de mobilité.

Enfin, **le PLM s'inscrit en cohérence avec le SCoT Roissy Pays de France**, approuvé le 19 décembre 2019. Il prolonge les prescriptions du DOO relatives aux mobilités durables, à l'intermodalité, à la résorption des coupures urbaines, au stationnement, à l'accessibilité des zones d'activités, à la réduction des nuisances et à la transition énergétique. Ces orientations sont notamment traduites dans les prescriptions P49 à P59 sur les mobilités durables et P60 à P63 sur le stationnement.

Ainsi, le PLM apparaît comme un document de coordination opérationnelle cohérent avec les documents cadres analysés. Il organise la déclinaison locale des politiques de mobilité et contribue à réduire la dépendance à la voiture individuelle, améliorer les alternatives de déplacement, limiter les impacts environnementaux des mobilités et renforcer la qualité de vie sur le territoire.

1.3 RESUME DE LA JUSTIFICATION DES CHOIX

Le PLM de Roissy Pays de France constitue une déclinaison territoriale du Plan des mobilités d'Île-de-France. Il ne repose pas sur la comparaison de scénarios locaux alternatifs complets, mais sur une **trajectoire d'évolution des mobilités adaptée aux spécificités du territoire** : forte dépendance automobile, armature multipolaire, rôle structurant des pôles gares, poids des flux aéroportuaires et logistiques, et contrastes entre secteurs urbains, périurbains et ruraux.

Le choix retenu vise à **infléchir progressivement la place de la voiture individuelle**, sans ignorer son rôle encore important dans un territoire de grande couronne. La trajectoire modale prévoit une baisse de la part modale automobile, au profit des transports collectifs, du vélo, de la marche et des mobilités partagées. Cette évolution constitue le principal levier environnemental du PLM, puisqu'elle permet d'agir directement sur les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air et les nuisances sonores.

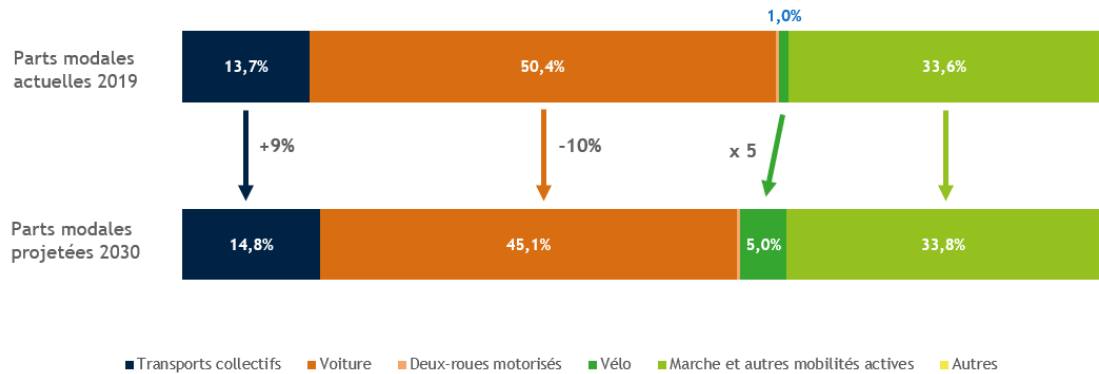


Figure 1 : Évolution des parts modales pour le PLM de Roissy Pays de France (Source : Diagnostic Explain)

L'élaboration du PLM s'est appuyée sur une démarche progressive associant diagnostic territorial, analyse des données disponibles, visites de terrain, échanges avec les communes et partenaires, ateliers territoriaux et comités de pilotage. Ces temps de travail ont permis de faire émerger les besoins locaux : amélioration des rabattements vers les gares, traitement des points durs de circulation, mise en accessibilité des arrêts de bus, résorption des coupures piétonnes et cyclables, organisation du stationnement, prise en compte des flux poids lourds, développement des mobilités actives et accompagnement des pratiques de mobilité durable.

Les choix du PLM sont structurés autour de deux grandes orientations. La première vise à inscrire le territoire dans les dynamiques de mobilités métropolitaines, en accompagnant les grands projets de transports lourds, les infrastructures viaires structurantes et l'organisation des flux logistiques. La seconde vise à construire un système de mobilité adapté à l'armature territoriale, en renforçant l'intermodalité, les transports collectifs, le vélo, la marche, la pacification de la voirie, le covoiturage, l'autopartage et les mobilités décarbonées.

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
	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 MARCHE 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

Au regard de l'environnement, le PLM retient une stratégie fondée prioritairement sur l'évolution des pratiques de mobilité et l'optimisation de l'existant plutôt que sur une réponse uniquement infrastructurelle. Il privilégie la requalification des pôles d'échanges, des voiries, des espaces de stationnement et des continuités modes actifs. Il intègre également des enjeux transversaux liés au cadre de vie, à la végétalisation, à l'intégration paysagère des aménagements, à la gestion des flux logistiques, à la réduction des nuisances et à la décarbonation progressive des mobilités motorisées.

Ainsi, **les choix retenus répondent principalement aux enjeux environnementaux les plus directement liés aux mobilités** : réduction des consommations énergétiques, diminution des émissions de gaz à effet de serre, amélioration de la qualité de l'air et limitation des nuisances sonores. Ils apportent également des réponses plus indirectes aux enjeux de biodiversité, de ressource en eau, de risques, de paysage, de consommation d'espace, de ressources minérales, de déchets et de sites et sols pollués, notamment par la limitation des aménagements diffus, la requalification de l'existant, l'intégration des modes actifs et la meilleure organisation des flux.

1.4 RESUME DE L'ANLYSE DES INCIDENCES

L'analyse des incidences du PLM de Roissy Pays de France a été conduite à l'échelle du plan d'action. Le PLM ne porte pas directement de projets de création ou d'extension d'infrastructures avec des emprises définies. Il constitue avant tout un document de planification, de coordination et de mise en cohérence des politiques de mobilité. Les incidences localisées devront donc être précisées, le cas échéant, au stade des études opérationnelles et des procédures propres à chaque projet.

1.4.1 Des incidences globalement positives sur l'air, l'énergie, les gaz à effet de serre et les nuisances

L'analyse met en évidence un **bilan environnemental globalement positif du PLM**. Les effets favorables concernent principalement les thématiques directement liées aux mobilités motorisées : réduction des consommations d'énergie, diminution des émissions de gaz à effet de serre, amélioration de la qualité de l'air et limitation des nuisances sonores.

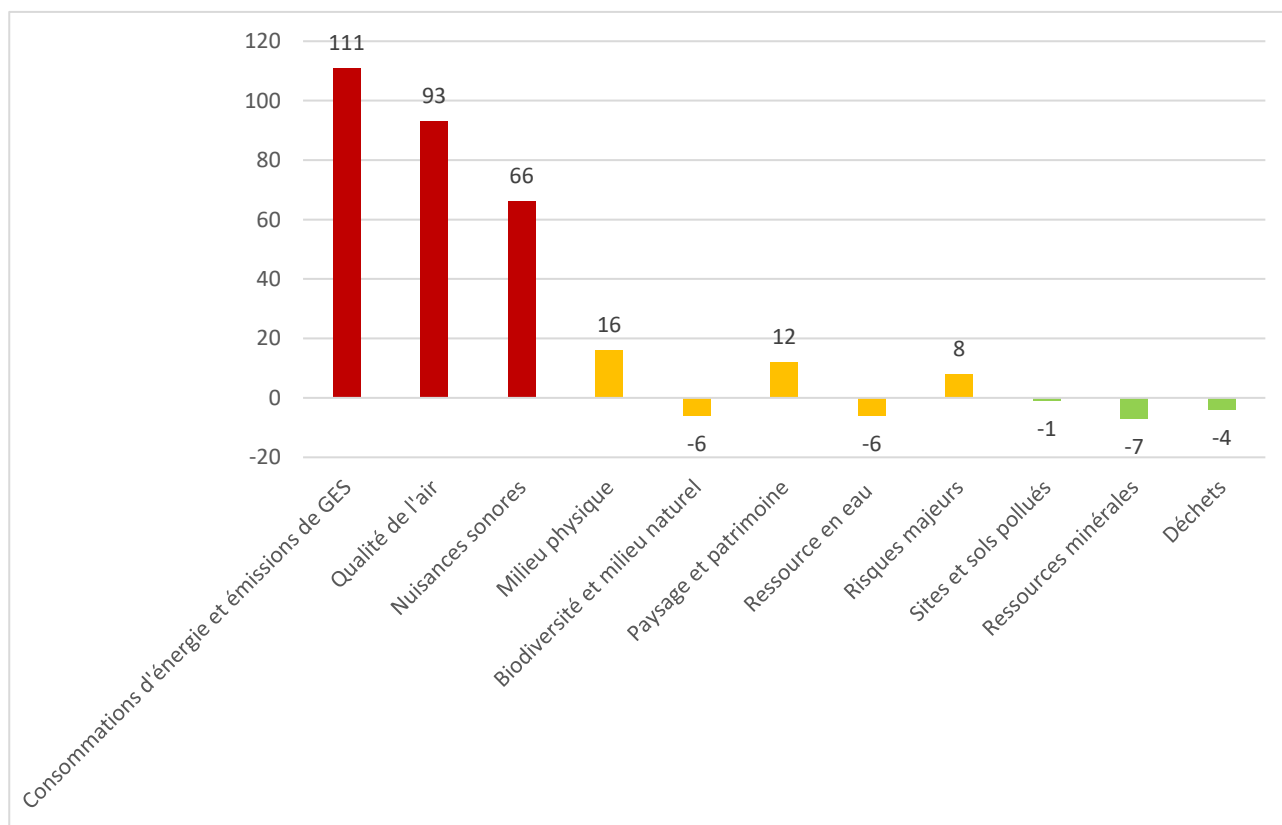


Figure 2 : Score environnementale du plan d'actions

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

Ces incidences positives reposent sur la finalité même du PLM : réduire progressivement la dépendance à la voiture individuelle, renforcer les transports collectifs, améliorer l'intermodalité, développer le vélo et la marche, organiser le covoiturage et l'autopartage, accompagner les employeurs et soutenir la transition énergétique des véhicules. Les actions les plus favorables concernent notamment les pôles d'échanges multimodaux, le réseau cyclable intercommunal, la pacification de la voirie, le renforcement des transports collectifs et le traitement des discontinuités modes actifs.

L'analyse quantitative confirme cette plus-value environnementale. À l'horizon 2030, le scénario PLM permet d'amplifier les gains par rapport au scénario fil de l'eau. Les émissions de gaz à effet de serre diminueraient de 26 % dans le scénario PLM, contre 18 % dans le scénario fil de l'eau. Les émissions de NOx diminueraient de 73 %, les PM10 de 30 % et les PM2,5 de 37 %. Ces résultats s'expliquent à la fois par l'amélioration du parc roulant et par l'évolution des parts modales en faveur des mobilités les moins émettrices.

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

1.4.2 Des incidences négatives potentielles, localisées et liées aux futurs aménagements

Les incidences négatives identifiées restent potentielles, localisées et dépendantes de la déclinaison opérationnelle des actions. Elles concernent principalement les opérations susceptibles d'impliquer des travaux ou de nouvelles emprises : pôles d'échanges multimodaux, parkings relais, aménagements de voirie, infrastructures cyclables, aires de covoiturage, stations d'avitaillement, bornes de recharge ou équipements logistiques.

Selon leur localisation et leurs modalités de conception, ces opérations pourraient générer une artificialisation ou une imperméabilisation des sols, des effets sur les continuités écologiques, des incidences paysagères, une augmentation du ruissellement, des besoins en matériaux ou une production de déchets de chantier. Les points de vigilance les plus importants concernent les grands projets d'infrastructures, notamment les projets ferroviaires, les futures gares du Grand Paris Express et les éventuelles voiries nouvelles ou réorganisées.

Ces incidences ne sont pas qualifiées de négatives notables à l'échelle du PLM, car le document ne définit pas directement les emprises ni les caractéristiques techniques des projets. Elles devront toutefois être évitées, réduites ou compensées, le cas échéant, dans le cadre des études préalables, des études d'impact ou des procédures réglementaires propres à chaque opération.

1.4.3 Des mesures ERC ciblées pour encadrer les incidences potentielles

Les mesures ERC ne sont pas ajoutées de manière systématique. Elles sont mobilisées uniquement lorsqu'une incidence négative potentielle est identifiée. Dans le cadre du PLM, elles constituent principalement un cadre de vigilance à relayer auprès des maîtres d'ouvrage compétents, notamment pour les projets de transport, les pôles d'échanges, les aménagements de voirie, les infrastructures cyclables, les aires de covoiturage, les équipements logistiques et les infrastructures de recharge ou d'avitaillement.

Les principales mesures à prendre en compte portent sur la limitation de la consommation d'espace, la réutilisation ou la requalification d'emprises déjà aménagées, la réduction de l'imperméabilisation, la gestion des eaux pluviales, la prise en compte des continuités écologiques, l'évitement des milieux naturels sensibles, l'insertion paysagère des aménagements, la prévention des nuisances en phase chantier, la gestion des déchets de chantier, la prise en compte des risques naturels et technologiques, ainsi que le maintien de l'accessibilité des cheminements pendant les travaux.

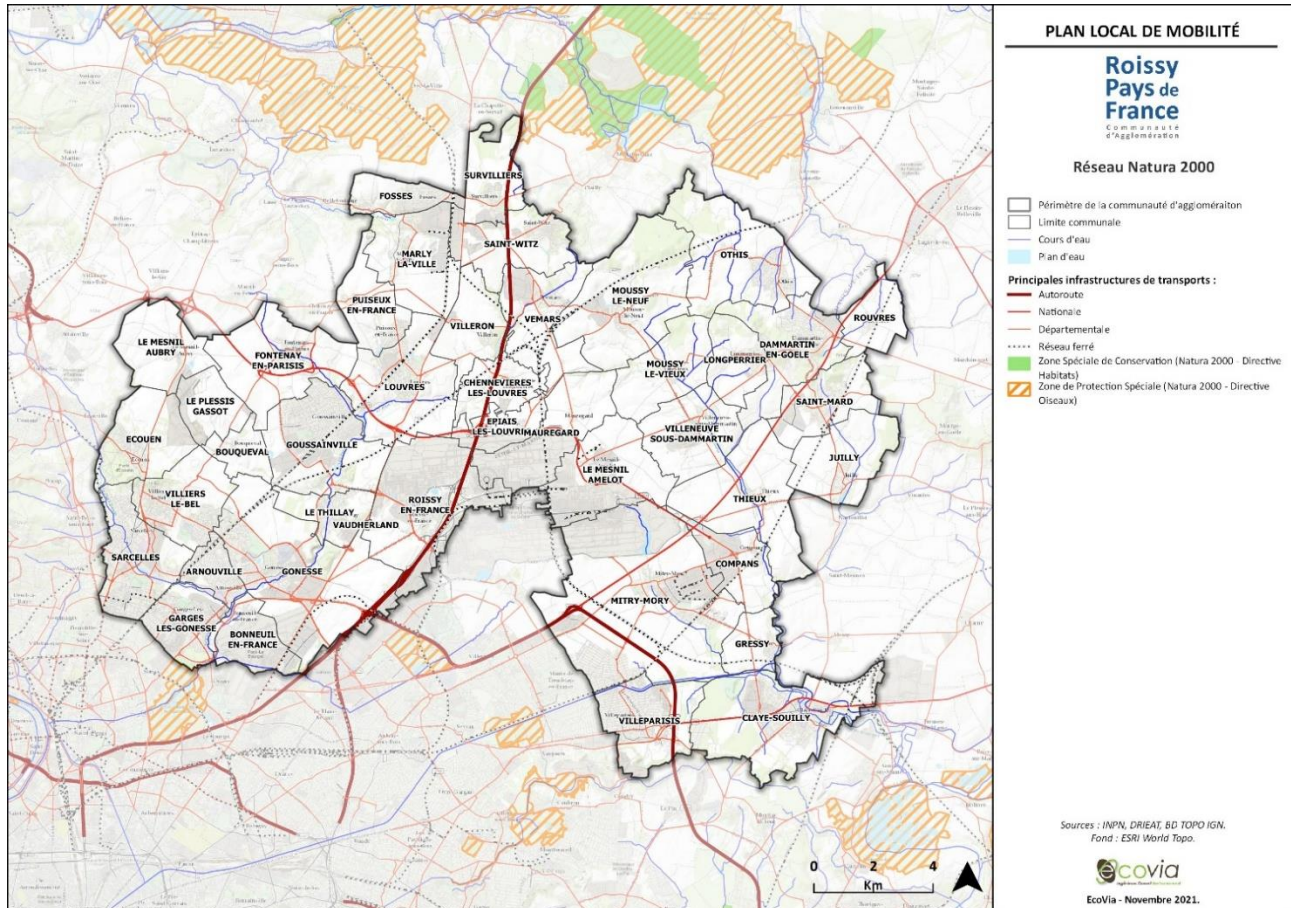
Après prise en compte de ces mesures dans les procédures propres aux projets concernés, les incidences résiduelles attendues à l'échelle du PLM apparaissent limitées. Aucune mesure ERC complémentaire propre au PLM n'est nécessaire pour les actions présentant uniquement des effets positifs, notamment celles

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

portant sur le report modal, les modes actifs, la qualité de l'air, la réduction des émissions de GES ou la pacification de la voirie.

1.4.4 Une absence d'incidence significative sur Natura 2000

Aucun site Natura 2000 n'est situé au sein du périmètre de Roissy Pays de France. Les sites les plus proches se situent en dehors du territoire intercommunal, certains en limite immédiate. Le PLM ne prévoit donc pas, à son échelle de planification, de projet directement inscrit dans un périmètre Natura 2000.



L'analyse a toutefois pris en compte les grands projets de transport mentionnés dans le plan d'action, notamment la ligne 17 du Grand Paris Express, la liaison ferroviaire Roissy-Picardie et le CDG Express. Ces projets ne sont pas portés directement par le PLM, mais ils ont fait l'objet de procédures environnementales propres, incluant des analyses Natura 2000. Ces analyses concluent à l'absence d'incidences significatives sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation des sites concernés, sous réserve de la mise en œuvre des mesures prévues dans les procédures propres aux projets.

Au regard de ces éléments, le PLM n'est pas susceptible d'avoir d'incidences significatives sur les sites Natura 2000 situés à proximité du territoire, notamment les « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi », les « Sites de Seine-Saint-Denis », les « Boucles de la Marne » et les « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville ». Aucune mesure ERC complémentaire propre au PLM n'est donc proposée au titre de Natura 2000.

1.4.5 Des effets cumulés à encadrer dans la mise en œuvre opérationnelle

Les effets cumulés du PLM doivent être appréciés au regard de la nature du document. Le PLM ne constitue pas un programme de travaux directement opérationnel, mais il accompagne, relaie ou articule plusieurs projets et démarches structurantes : grands projets ferroviaires, pôles d'échanges multimodaux, projets routiers, transports collectifs de surface, aménagements cyclables et piétons, covoiturage, infrastructures de recharge ou d'avitaillement et actions logistiques.

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'accès à la gare, aux gares, aux transports collectifs, aux modes actifs, etc.

Étude de l'impact du PLM sur l'environnement
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

aux pôles d'emploi et aux équipements, favoriser le report modal, développer l'intermodalité et accompagner la transition énergétique des mobilités.

Des effets cumulés négatifs ou incertains peuvent toutefois apparaître lorsque les actions se traduisent par des aménagements physiques. Les principaux points de vigilance concernent la consommation d'espace, l'artificialisation, l'imperméabilisation, les ruissellements, l'insertion paysagère, les continuités écologiques, les nuisances de chantier, les reports de trafic et les pressions autour des secteurs de rabattement. Ces effets devront être encadrés par les mesures ERC prévues dans les études et procédures propres aux projets, afin de limiter les incidences localisées tout en confortant les effets positifs attendus du PLM.

1.4 DES INDICATEURS DE SUIVI

Des indicateurs de suivi sont également proposés, avec des précisions sur la fréquence de renseignement et la source de la donnée notamment. Il s'agit de permettre de suivre l'évolution de l'environnement sur le territoire, et également de mettre en évidence d'éventuels impacts du PLM sur l'environnement.

Thématiques	Indicateurs/variables	Type d'indicateurs	Source	Fréquence de suivi
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 tCO ₂ e) par le secteur des transports	État	Airparif	Annuel
Air	Quantité de NO _x émis (t) par le secteur des transports	État	Airparif	Annuel
	Quantité estimée de polluants atmosphériques évités, notamment NO _x et particules, grâce au report modal vers les transports collectifs, les modes actifs et les mobilités partagées.	Réponse	Agglo	3 ans
	Quantité de PM ₁₀ 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 PM _{2,5}	État	Airparif	Annuel
	Nombre d'habitants concernés par un dépassement des valeurs réglementaires (PM _{2,5})	État	Airparif	Annuel
	Nombre d'habitants concernés par un dépassement des valeurs réglementaires (PM ₁₀)	État	Airparif	Annuel
	Nombre d'habitants concernés par un dépassement des valeurs réglementaires (NO _x)	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 opérateur	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 (GWh)	État	ROSE	5 ans
	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
Milieux 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 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

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-261005-PPBE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

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