



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet de plan local de mobilité (PLM) de l'établissement
public territorial Plaine Commune (93)
à l'occasion de sa révision**

N° APPIF-2024-017
du 28/02/2024

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de plan local de mobilité (PLM) de l'établissement public territorial Plaine Commune (93) dans le cadre de la révision de son plan local de déplacements en vigueur, et sur son rapport environnemental, daté de novembre 2023, qui rend compte de son évaluation environnementale.

Soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas par décision n° MRAe DKIF-2023-0121 du 13 avril 2023, le PLM de Plaine Commune vise à faire évoluer les pratiques de déplacements vers une mobilité plus durable. Le contexte est celui d'un territoire, certes bien desservi en transports en commun lourds (nombreuses lignes de métro et du futur Grand Paris Express et de tramway) ainsi qu'en bus, mais marqué par des grandes infrastructures routières et ferroviaires qui constituent autant de coupures urbaines et un secteur logistique utilisant principalement la route. Le vélo s'y développe mais la marche à pied est prépondérante, en cohérence avec une grande mixité des fonctions urbaines, notamment au sud, dans un contexte d'habitat collectif et de précarité sociale. Les besoins de mobilité à Plaine Commune sont forts, en lien avec une activité économique et une démographie particulièrement dynamiques, ainsi que de nombreux projets urbains en cours.

Le plan local de mobilité comprend un plan d'action axé sur le développement du vélo, des transports en commun et secondairement de la marche, dont la part modale est déjà très élevée, et par conséquent sur la réduction de celle de l'automobile. Il s'inscrit dans la continuité du plan de déplacements 2016-2020.

Neuf thématiques sont définies dans le plan d'action, articulé sur quatre objectifs stratégiques. Les trois premières sont transversales et reflètent une vision de l'avenir du territoire fondée sur la maîtrise de la mobilité automobile et le développement d'alternatives, avec une déclinaison en termes d'aménagement de l'espace public, de transports en commun, de vélo et de marche, y compris intermodale. La 8^e thématique (« Concrétiser le droit à la mobilité ») est de nature systémique et s'inscrit dans la lutte contre les inégalités. La dernière porte sur la logistique. Si le champ embrassé par le plan d'action est très large, les axes sont inégalement déclinés et la partie relative à la logistique en particulier est assez pauvre. L'évaluation environnementale est peu précise.

Les principaux enjeux identifiés par l'Autorité environnementale pour le projet de PLM sont :

- la santé humaine et ses liens avec la mobilité, en termes de nuisances (qualité de l'air, bruit) comme en termes de bénéfices (activité physique, socialisation, capacitation notamment) ;
- la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre ;
- la qualité des espaces publics et le cadre de vie.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- doter chaque action d'objectifs opérationnels déclinant les cibles d'évolution des parts modales, un indicateur agrégé dont le suivi est nécessairement pluriannuel ;
- situer les principales activités logistiques envisagées sur le territoire, décrire précisément leurs incidences sur la trame verte et bleue du territoire ainsi que sur le paysage, et prévoir des mesures pour les éviter ;
- mettre en œuvre la séquence éviter-réduire-compenser (ERC) pour chacune des actions et les développements envisagés ;
- fournir une appréciation localisée des effets des actions du PLM par une modélisation de l'ambiance sonore avec projet, afin d'accroître les bénéfices attendus et résoudre les points noirs résiduels ;
- hiérarchiser les aménagements de surface pour améliorer durablement les conditions de déplacement notamment en transports en commun en heures de pointe.

La MRAe a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis. La liste des sigles utilisés dans l'avis figure en page 7. Il est rappelé qu'aux termes de l'article L.122-9 du code de l'environnement, « lorsque le plan ou le programme a été adopté, l'autorité qui l'a arrêté en informe (...) l'autorité environnementale ».

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet de plan local de mobilité.....	7
1.2 Contexte et présentation du plan local de mobilité de Plaine Commune.....	7
1.3 Le territoire de Plaine Commune et ses mobilités.....	9
1.4 Modalités d'association du public en amont du projet de PLM.....	11
1.5 Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	11
2. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	11
2.1 Le dossier du projet de plan local de mobilité (PLM).....	11
2.2 L'évaluation environnementale.....	19
2.3 Articulation avec les documents de planification existants.....	20
2.4 Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	21
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	22
3.1 Santé humaine et mobilités.....	22
3.2 Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre.....	28
3.3 Qualité des espaces publics, milieux naturels et cadre de vie.....	30
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	31
ANNEXES.....	33
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	34

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par l'établissement public territorial Plaine Commune (93) pour rendre un avis sur son plan local de mobilité (PLM), à l'occasion de sa révision, et sur son rapport d'évaluation environnementale, daté de novembre 2023.

Le plan local de mobilité de Plaine Commune est soumis, à l'occasion de sa révision, à un examen au cas par cas en application des dispositions de l'[article R.122-17 du code de l'environnement](#). Il a été soumis à évaluation environnementale par décision de la MRAe n°DKIF-2023-012 du 13 avril 2023.

Cette saisine étant conforme à l'[article R. 122-17 IV du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 5 décembre 2023. Conformément au premier alinéa du IV de l'[article R. 122-21 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de trois mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions de l'[article R. 122-21 II du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 1^{er} février 2024.

La MRAe s'est réunie le 28 février 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de plan local de mobilité de Plaine Commune à l'occasion de sa révision.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Sylvie BANOUN, coordonnatrice, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Il est rappelé que pour tous les plans ou programmes soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou programme mais sur la qualité de l'évaluation environ-

¹ L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

nementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou programme. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du plan ou programme et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son plan ou programme. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'adopter ou non le plan ou programme.

Sigles utilisés

ACV	Analyse de cycle de vie
EGT	Enquête globale transport
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
EPT	Établissement public territorial
ERC	Séquence « éviter, réduire, compenser »
GES	Gaz à effet de serre
GNV	Gaz naturel pour véhicules
GWh	Gigawatt-heure
IdFM	Île-de-France Mobilités
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
Lom	Loi d'orientation des mobilités
MRAe	Mission régionale d'autorité environnementale
NO₂	Dioxyde d'azote
NO_x	Oxydes d'azote
NPNRU	Nouveau programme national de renouvellement urbain
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
Omnil	Observatoire de la mobilité en Île-de-France
OMS	Organisation mondiale de la santé
ORS	Observatoire régional de santé d'Île-de-France
PCAET	Plan climat-air-énergie territorial
PDUiF	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
PLD	Plan local de déplacements
PLM	Plan local de mobilité
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
PM_{2,5}	Particules de diamètre inférieur à 2,5 µm
PM₁₀	Particules de diamètre inférieur à 10 µm
PMR	Personne à mobilité réduite
PNSE4	4 ^e Plan national santé environnement
PPE	Programmation pluriannuelle de l'énergie
PRSE4	4 ^e Plan régional santé environnement
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RER	Réseau express régional
Rose	Réseau d'observation statistique de l'énergie et des émissions de gaz à effet en Île-de-France
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SDA-Ad'Ap	Schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée
Sdrif	Schéma directeur de la région Île-de-France
SNBC	Stratégie nationale bas-carbone
TVB	Trame verte et bleue
VFE	Véhicules à faibles émissions
Zac	Zone d'aménagement concerté
ZFE-m	Zone à faibles émissions pour les mobilités
Znieff	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

Avis détaillé

1. Présentation du projet de plan local de mobilité

1.2 Contexte et présentation du plan local de mobilité de Plaine Commune

■ Contexte

Les plans de mobilité sont des documents régis par les dispositions du code des transports aux articles L.1214-1 à L.1214-38. Depuis le 1^{er} janvier 2021, date d'entrée en vigueur des dispositions de la loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019, ils se substituent aux plans de déplacements urbains. Ils fixent des objectifs et un cadre à la politique de déplacements des personnes et des biens sur un territoire.

En Île-de-France, l'organisation des mobilités repose sur deux échelles territoriales : l'échelle régionale et une échelle locale, celle des syndicats mixtes et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), dans le cas présent l'établissement public territorial (EPT) Plaine Commune².

À l'échelle régionale, le Plan des mobilités en Île-de-France, portant sur la période 2020-2030, est en cours de révision³ pour se substituer au plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) portant sur la période 2010-2020, en vigueur depuis 2014. L'approbation du plan des mobilités révisé (Plan MobîdF), élaboré par Île-de-France Mobilités (IdFM), est envisagée à horizon 2025.

Plaine Commune fonde actuellement sa politique en matière de mobilité sur un plan local de déplacements (PLD) en vigueur, portant sur la période 2016-2020⁴. Le bilan du PLD est fait en préalable à la définition du plan d'action et souligne des lacunes techniques (les indicateurs ne sont pas nécessairement adaptés aux objectifs, manque d'enquêtes qualitatives, d'évaluation des actions et de budget dédié) mais également une gouvernance éclatée et des financements mal identifiés même s'il a permis de dessiner un cap commun. Cette évaluation du PLD est tout à fait bienvenue.

■ Le projet de plan local de mobilité (PLM) de Plaine Commune

La révision du plan local de mobilité a été lancée lors du conseil de territoire du 21 janvier 2020. Le plan local de mobilité (PLM) de Plaine Commune devrait succéder au PLD pour cinq ans (2023-2028). Dans l'attente de l'approbation à venir de mobîdF, le projet de PLM de Plaine Commune décline le PDUIF.

Le PLM s'articule avec plusieurs autres démarches de l'EPT, citées dans le cadre du projet, mais qui ne sont pas spécifiquement détaillées (de nombreuses études thématiques sont jointes au dossier illustrent précisément le diagnostic sur différents aspects) :

- le plan territorial de stationnement ;
- le plan marche de 2016 et le plan « Rue pour Toutes et Tous » ;
- le schéma cyclable, adopté le 23 mai 2023 ;
- la définition d'une stratégie de développement d'une logistique en faveur de la transition écologique et

2 La loi d'orientation des mobilités a rendu obligatoire en Île-de-France l'élaboration de plans locaux de mobilité (PLM) à compter de janvier 2021 pour la Ville de Paris et les EPCI, à l'exception des communautés de communes.

3 <https://plan-des-mobilites-idf.fr>

4 Un premier plan local de déplacements a été approuvé le 19 février 2008. Ce document a donné lieu à une révision engagée délibération du conseil communautaire (l'EPT était alors une communauté d'agglomération) de 2013. Le plan local de déplacements en vigueur (établi pour la période 2016-2020) a été approuvé par délibération du conseil territorial du 11 octobre 2016.

sociale dite stratégie « Logiplaine » ;

(1) L'Autorité environnementale recommande de :

- annexer au plan local de mobilité les démarches qui s'articulent avec sa mise en œuvre, dont le Plan territorial de stationnement, le Plan marche, le Plan Rue pour toutes et tous, le nouveau Schéma cyclable et la stratégie Logiplaine ;
- mieux décrire chacune de ces démarches, définir les conditions de leur encadrement et détailler leur articulation avec le plan d'action ;

Le plan local de mobilité s'articule autour de quatre objectifs.



Il les décline au travers de neuf thématiques inter-dépendantes (l'ordre est celui de la présentation du dossier).

Les trois premières sont transversales et reflètent une vision de l'avenir du territoire fondée sur la maîtrise de la mobilité automobile et le développement d'alternatives, avec une réflexion sur la gouvernance et une déclinaison en termes d'aménagement de l'espace public, de transports en commun, de vélo et de marche, y compris inter-modale.

La 8^e s'inscrit dans la lutte contre les inégalités.

Figure 1 : Les quatre grands objectifs du plan local de mobilité (source: plan d'action p. 20)

La dernière porte sur la logistique.

- « Garantir les conditions d'une bonne mise en œuvre de la vision du territoire en matière de mobilités » ;
- « Maîtriser l'accessibilité routière pour apaiser le territoire » ;
- « Renforcer les pratiques alternatives et plus vertueuses de l'automobile » ;
- « Adopter des politiques de stationnement territorialisées au service d'une évolution de l'offre et d'une valorisation de l'espace public pour d'autres usages » ;
- « Renforcer l'attractivité du réseau de transport en commun » ;
- « Développer la richesse d'un écosystème vélo » ;
- « Conforter la marche comme mode central dans l'espace public et les chaînes de déplacement » ;
- « Concrétiser le droit à la mobilité » ;
- « Favoriser une logistique et une mobilité de marchandises vertueuses et durables ».

■ La soumission à évaluation environnementale

Le PLM de Plaine Commune a été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas par décision n° MRAe DKIF-2023-012⁵ du 13 avril 2023, invitant à (article 1^{er} de la décision) :

- « préciser la stratégie de mobilité poursuivie en produisant les chiffres de l'état initial et ceux correspondant aux objectifs pour lesquels le PLM entend agir ;
- expliciter et démontrer les effets positifs attendus du projet de PLM, au regard notamment des conclusions du bilan du PLM en vigueur, afin de garantir l'efficacité des actions prévues ainsi que leur caractère proportionné aux enjeux du territoire et, le cas échéant, les adapter ou en adapter les conditions de mise en œuvre ;
- évaluer les effets négatifs potentiels du projet de PLM sur l'environnement et la santé humaine, et définir

5 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023-04-13_plaine-commune_plm_decision_deliberee-2.pdf

des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation permettant d'y répondre. »

1.3 Le territoire de Plaine Commune et ses mobilités

■ Le territoire de Plaine Commune

Établissement public territorial (EPT) créé en 2016, Plaine Commune regroupe neuf communes de la Seine-Saint-Denis, au nord de Paris, sur une surface de 47,4 km². Sa population est de 451 934 habitants au 1^{er} janvier 2021⁶, dont 45 % de moins de 30 ans⁷. Le territoire de Plaine Commune compte un grand nombre d'emplois (202 975 en 2020)⁸. Pourtant, le taux de chômage y est élevé⁹ et le niveau de vie relativement bas. En termes de mobilité, le nombre d'emplois représente l'opportunité de pouvoir s'appuyer sur les plans de mobilité des entreprises.

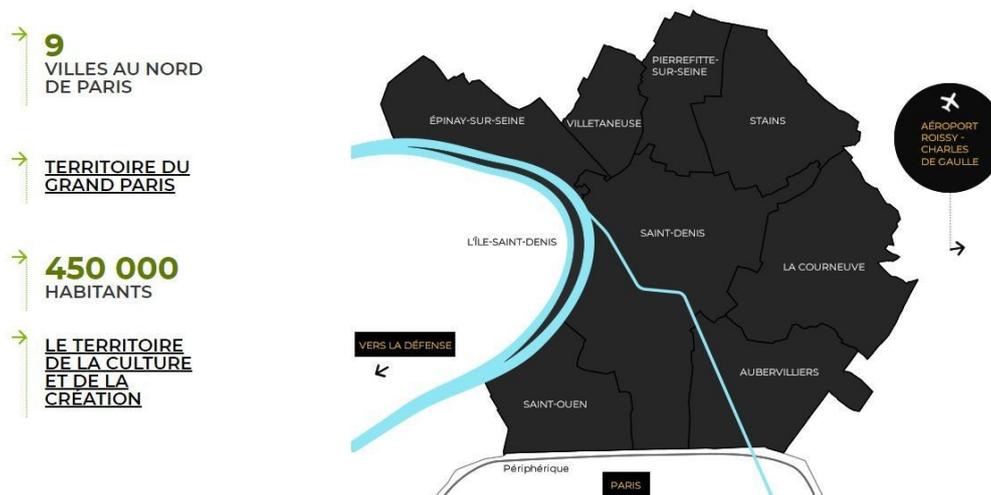


Figure 2 : Le territoire de Plaine Commune (site internet de l'EPT Plaine Commune)

L'habitat occupe 26 % de la superficie du territoire avec une différence nord-sud marquée, la partie nord se caractérisant majoritairement par des zones d'habitat individuel et la partie sud concentrant davantage d'habitat collectif, avec une densité de population plus élevée.

Le territoire de Plaine Commune est en mutation, avec 50 % de sa surface affectée par des projets d'aménagement et de renouvellement urbain (cf. diagnostic, partie urbanisme et déplacements, p. 19) : plusieurs projets du Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) et de nombreux aménagements. Les projets en cours, programmés et à l'étude comprennent 37 000 logements, y compris au sein de zones d'aménagement concerté (Zac) et d'écoquartiers réalisés dans le cadre des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024.

Le territoire concentre également de grands équipements nationaux et régionaux, ainsi que divers pôles sportifs, culturels et universitaires : Stade de France, universités, Cité du Cinéma, Archives nationales, Basilique Saint-Denis, marché aux puces de Saint-Ouen...

6 Insee, recensement de la population municipale 2020.

7 Insee, recensement de la population 2019.

8 Insee, recensement de l'emploi total (salarié et non salarié) au lieu de travail en 2020 (arrondissement de Saint-Denis).

9 Le dossier précise que pour les neuf communes le taux de chômage est supérieur à la moyenne régionale (pour les 15 à 64 ans il est de 14,1 % pour l'EPT à comparer avec la moyenne régionale qui est de 8,4 %). Les niveaux de vie mesurés par commune sont inférieurs de 30 à 40 % à la médiane régionale.

Les besoins logistiques sont principalement concentrés au sud, en cohérence avec la densité des infrastructures de transport (fluvial et ferré) pourtant mal utilisées en dehors de la route.

■ Les mobilités à Plaine Commune

La dichotomie de l'habitat entre le nord et le sud se traduit par un usage plus important de la voiture individuelle au nord, y compris pour les courtes distances, la marche étant prépondérante au sud.

Deux autoroutes balafrent le territoire : l'A1 entre Paris et la zone aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle et l'A86, qui constitue une rocade autour de Paris. Un réseau dense d'infrastructures routières majeures connectées aux autoroutes et au périphérique nord parisien le segmentent par ailleurs.

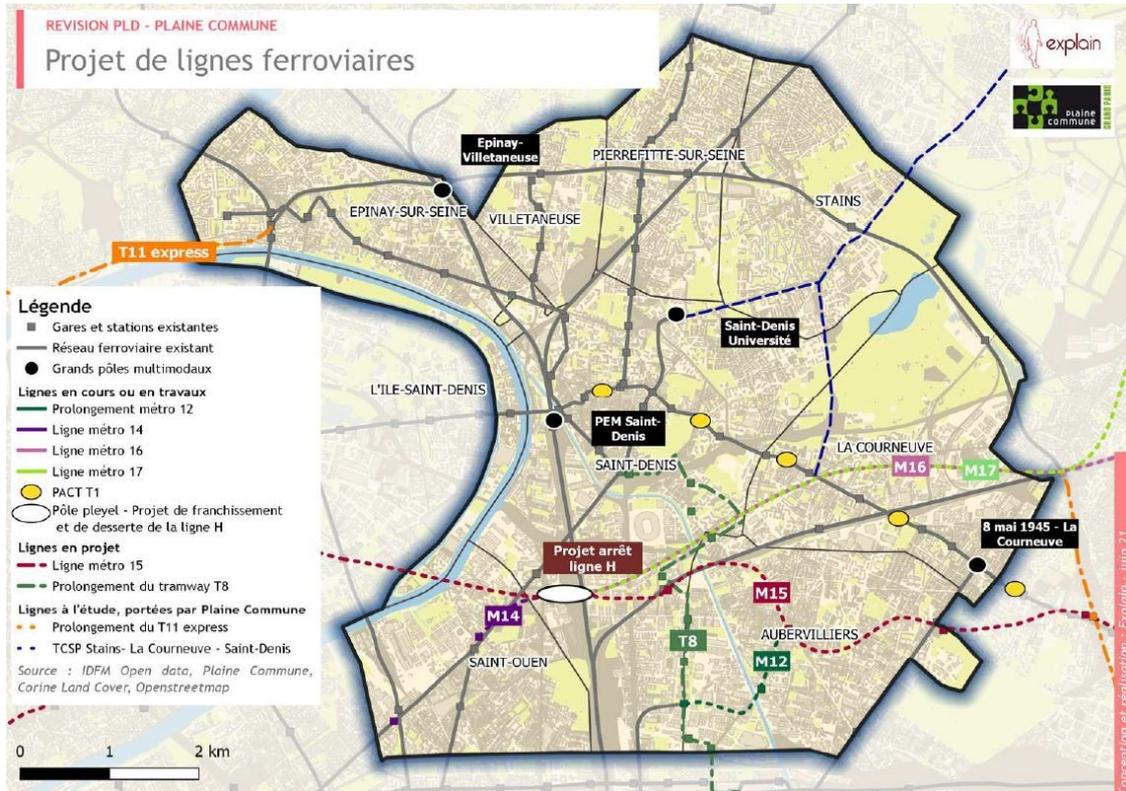


Figure 3: Carte du réseau ferré à Plaine Commune, représentant les projets (diagnostic, partie transports en commun, p. 17)

Le territoire est cependant très bien desservi en transports en commun : réseau ferré dense (RER B, C, D et H), lignes de métro (M7, M12, M13, M14), avec des développements récents tels que l'arrivée des lignes M14 à Saint-Ouen en 2020 et M12 à Aubervilliers en 2022, et des lignes de tramway (T1, T5, T8, T11). De nombreuses lignes de bus renforcent l'offre. L'arrivée de nouvelles lignes de métro (Grand Paris Express, lignes 15, 16 et 17) et le prolongement d'axes existants, vont encore renforcer ce maillage.

Malgré les coupures urbaines majeures constituées par les infrastructures de transport routières et ferroviaires, qui limitent les liaisons directes inter-quartiers, les zones d'habitat sont à proximité de zones d'emploi et de commerces. La marche est de ce fait le premier mode de déplacements des habitants du territoire, en cohérence avec les caractéristiques démographiques, la densité du bâti et l'intensité en emplois.

La pratique du vélo, jusqu'alors assez peu présente et peu confortable en raison de la configuration des voiries et de l'absence de liaisons piétonnes entre les quartiers, est en croissance rapide. Elle devrait être favorisée par le schéma cyclable adopté le 23 mai 2023, qui prévoit de porter, d'ici 2025, le linéaire d'aménagements cyclables à 260 km.

Les places de stationnement automobile en voirie sont actuellement saturées ; le stationnement anarchique est important, provoquant des conflits d'usages. L'offre de stationnement privée est selon le dossier peu attractive.

1.4 Modalités d'association du public en amont du projet de PLM

La démarche de révision du PLM a associé les habitants et usagers du territoire à travers la réalisation d'une enquête en ligne, de déambulations, ou encore par le biais de la contribution de l'« Atelier Santé Ville » de la ville de Saint-Denis.

1.5 Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux identifiés par l'Autorité environnementale pour le projet de PLM sont :

- la santé humaine et ses liens avec la mobilité, en termes de nuisances (qualité de l'air, bruit) comme en termes de bénéfices (activité physique, socialisation, capacitation notamment) ;
- la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre ;
- la qualité des espaces publics et le cadre de vie ;

2. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Le dossier présenté à l'avis de l'Autorité environnementale comprend, outre l'évaluation environnementale du projet de plan de mobilité (datée de novembre 2023) :

- un rapport d'enquête pour la définition d'une stratégie de développement d'un réseau d'avitaillement (approvisionnement en combustible) à destination des véhicules à faible émission (VFE) (daté de décembre 2020) ;
- un diagnostic territorial (documents par thématiques datés de mai 2021) ;
- un bilan valant évaluation du PLD 2016 (daté de mai 2021) ;
- un rapport de l'enquête menée auprès des habitants et usagers du territoire lors de la phase 2 de révision du PLM ;
- le plan d'action du PLM (daté d'octobre 2023), qui comprend neuf thématiques interdépendantes (cf. 1,1), quatre grands objectifs renvoyant à dix orientations stratégiques déclinés en 29 actions.

2.1 Le dossier du projet de plan local de mobilité (PLM)

■ Le diagnostic

Le diagnostic effectué dans le cadre de la révision du plan local de mobilité est structuré en thématiques : urbanisme et déplacements, réseau viaire et circulation, stationnement, marche, vélo, transports en commun, nouvelles mobilités et nouveaux usages, logistique, transports de marchandises et livraisons, plans de mobilité employeur et administration.

Les principaux enseignements issus du diagnostic sont repris au sein du plan d'action (p.10-21). Pour fixer au territoire des objectifs spécifiques, le diagnostic s'appuie sur l'enquête globale transport 2010 (EGT 2010) réalisée pour le PLD 2016, s'agissant des parts modales des déplacements internes au territoire et d'échanges avec l'extérieur.

Modes de déplacement	Déplacements internes au territoire	Déplacements d'échange avec l'extérieur	Ensemble des déplacements (hors transit)
Marche	68 %	5,9 %	36,3 %
Vélo, deux-roues motorisés	1,8 %	3,9 %	2,9 %
Transports collectifs	12,8 %	50,1 %	31,8 %
Voiture	17,4 %	40,1 %	29 %

Analyse de l'EGT 2010 – Déplacements résidents et non-résidents
PLD de Plaine Commune 2016

Figure 4 : Données sur les modes de déplacements issues du diagnostic, partie urbanisme et déplacements, p. 14

Sur la base d'observations actualisées (enquête globale transport 2020 notamment), le diagnostic indique :

- une baisse de la motorisation des ménages à l'instar de l'Île-de-France, les taux de motorisation des ménages des communes étant « tous inférieurs à un véhicule par ménage » (partie stationnement, p. 5) ;
- une hausse de + 9% des déplacements à pied à l'échelle de l'Île-de-France entre les enquêtes globales transport 2010 et 2020 (partie marche, p. 13) ;
- une croissance de l'usage du vélo qui nécessite un accompagnement fort en matière de développement du réseau et d'accroissement de l'offre de stationnement ;
- une utilisation accrue des transports en commun (cf. partie transports en commun, p. 8) ;

Le diagnostic confirme des faiblesses propres au territoire, dont :

- une pénalisation forte des déplacements actifs, du fait des coupures urbaines liées aux infrastructures routières et ferroviaires ;
- un réseau routier et autoroutier qui supporte un trafic de transit important : « Sur l'ensemble des déplacements en lien avec Plaine Commune, 41 % des véhicules légers et 61 % des poids lourds sont en transit à l'échelle du territoire » (partie réseau viaire et circulation, p. 44) ;
- des axes de circulation congestionnés en période de pointe (partie réseau viaire et circulation, p. 33) ;
- un fort taux de stationnement anarchique et gênant (partie stationnement, p. 31) ;
- une part massive du fret routier pour les marchandises (partie logistique, p. 32) ;
- une exposition forte des populations aux pollutions visuelles, sonores et atmosphériques liées aux flux automobiles ;
- une cyclabilité faible : aménagements absents ou inadaptés, circulation dangereuse sur les départementales non aménagées (partie vélo, p. 51) ;
- une saturation grandissante des transports en commun (RER, métro, tramway, bus) du fait de la croissance de la population, en particulier aux heures de pointe.

■ Les enjeux et objectifs

Le diagnostic conduit à dégager des enjeux et dessiner des perspectives :

- mixité fonctionnelle et réduction des déplacements par une meilleure adéquation des emplois aux qualifications des habitants du territoire ;
- aménagement d'un réseau viaire plus urbain, pacifié (réduction des vitesses des véhicules et mise en place d'aménagements de sécurité) et adapté au partage avec les vélos et les piétons, en lien avec la mise en œuvre de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Grands axes et urbanisme de

liaisons» du PLUi (cf. figure 5) ;

- renforcement du maillage des espaces publics et résorption des coupures urbaines liées aux infrastructures, en lien avec la mise en œuvre de l'OAP « Grands axes et urbanisme de liaisons » du PLUi ;
- maîtrise et gestion de la place de la voiture par le levier du stationnement : réflexion sur les zones de stationnement réglementées et payantes, valorisation et mutualisation du stationnement ... ;
- développement du covoiturage (aires, communication sur la pratique) et des services d'autopartage ;
- renforcement global de l'accessibilité du territoire en matière de modes actifs, assise sur la réalisation d'un réseau cyclable continu et sécurisé, à grande échelle (contribuant au RER vélo et à la politique 100 % cyclable sur le réseau du conseil départemental), une politique de stationnement vélo sur l'espace tant public notamment aux abords des gares (arceaux, consignes, libre accès)¹⁰ que privé (il est proposé d'amender les prescriptions du PLUi pour les augmenter – action 2.7.4), l'amélioration de la qualité et de l'accessibilité des espaces publics pour la marche et les personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- modernisation et amélioration de l'offre en transports en commun et de la qualité de service des lignes les plus fréquentées (cf. partie transports en commun) ;
- développement des sites dédiés à la logistique desservis par la voie ferrée et voie d'eau, diminution du volume de transports routiers de marchandises et des nuisances associées à la circulation des camions, usage des modes actifs pour la logistique du dernier kilomètre (cf. partie logistique) ;
- développement de stations d'avitaillement à destination des véhicules à faibles émissions (VFE) ;
- accompagnement des entreprises dans l'élaboration de plans de mobilité employeur et des collectivités et établissements publics dans la réalisation et la mise en œuvre de plans de mobilité administration.

¹⁰ L'objectif est d'en tripler le nombre pour arriver à terme à 17 000 places (action 2.7.3).

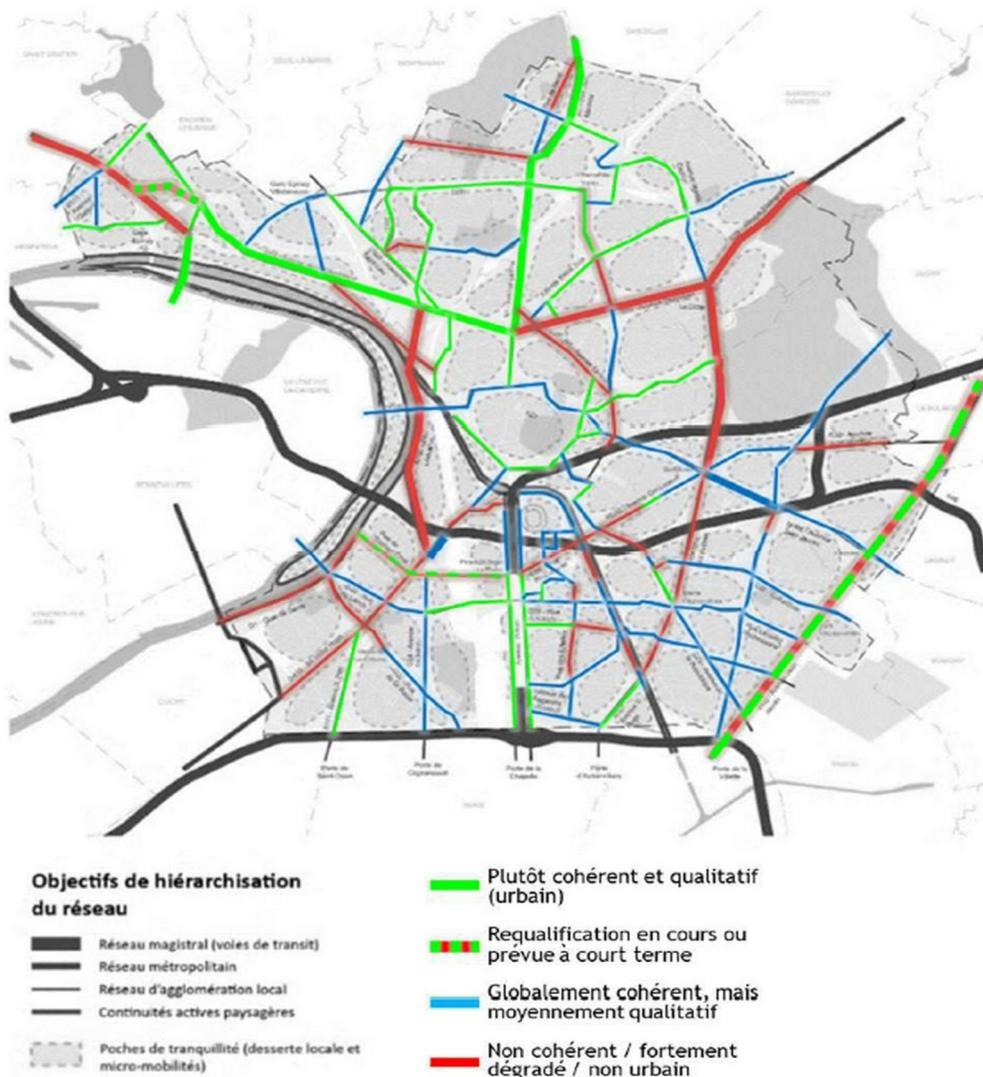


Figure 5: Lecture de la cohérence des aménagements existants avec les objectifs de hiérarchisation du réseau viaire (partie réseau viaire et circulation, p. 18)

■ La marche et le vélo

Le Plan Marche de Plaine Commune de 2016¹¹, dont la mise en œuvre s'articule avec le PLM sans qu'il s'y substitue, prévoit, pour 249 km d'itinéraires identifiés, (différents des 260 km d'aménagements cyclables évoqués par ailleurs) « l'aménagement et l'amélioration du confort et de l'accessibilité PMR des cheminements », « la résorption des points durs identifiés » et « la mise en œuvre d'une signalétique piétonne dédiée sur ces itinéraires principaux » (diagnostic, partie marche, p. 9). La résorption des points durs et la continuité effective d'itinéraires piétons confortables sera en tout état de cause un préalable à l'efficacité d'une signalétique.

Après un plan pluriannuel d'investissement pour la période 2015-2020, de subventions extérieures et de leviers dans le cadre des projets urbains, le dossier estime nécessaire de « donner un nouvel élan à ce pro-

11 https://plainecommune.fr/fileadmin/user_upload/Portail_Plaine_Commune/LA_DOC/THEMATIQUES/Mobilite/PlanAccessibiliteVoirie.pdf

gramme, en le dotant de financement plus ambitieux pour poursuivre la mise en sécurité et accessibilité piétonne ». Hormis deux itinéraires (liaison entre Saint-Denis Université et le centre de Saint-Denis et le boulevard Max Gorki à Stains), il n'établit cependant pas « d'évolution majeure au réseau d'itinéraires piétons à aménager en priorité » ; il identifie toutefois des points durs à résorber.

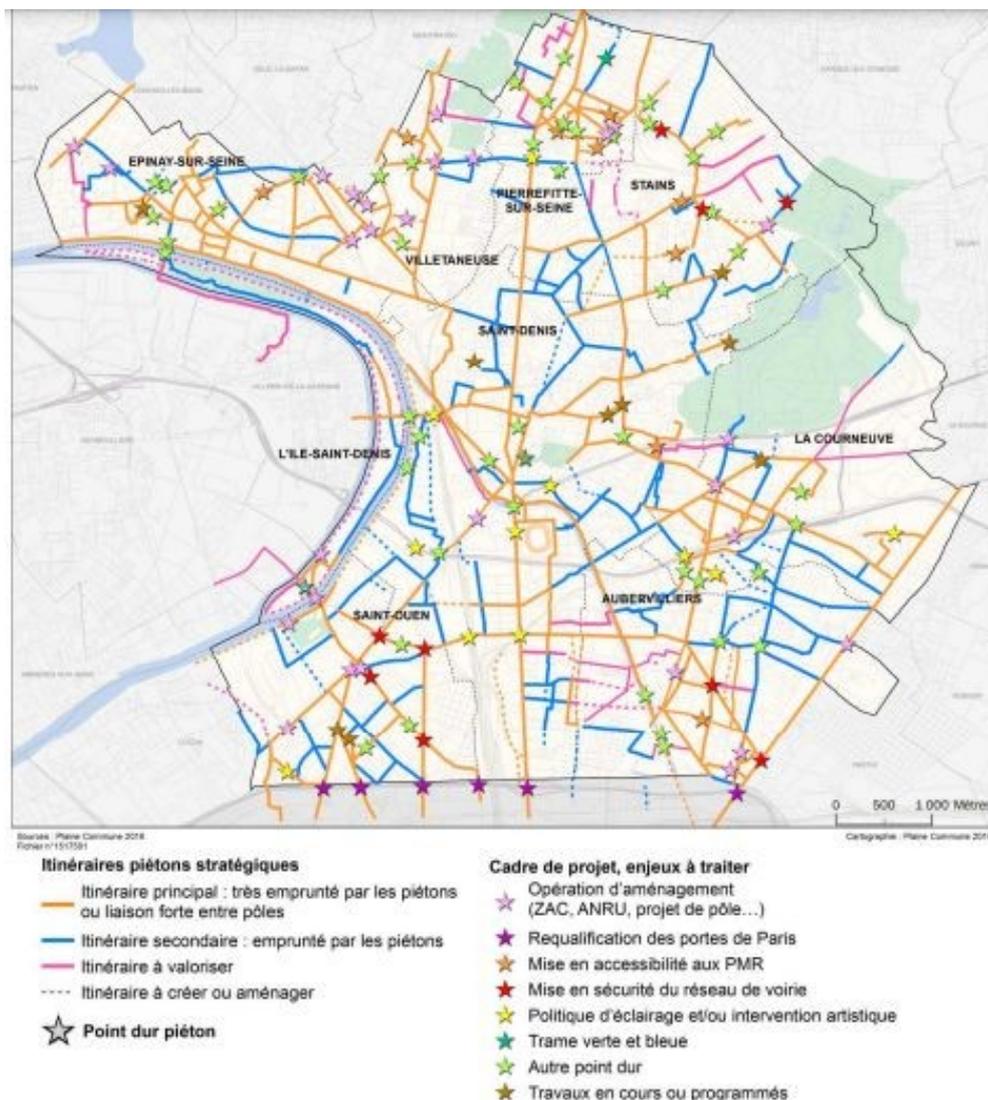


Figure 6: Itinéraires stratégiques et points durs piétons (Plan marche de Plaine Commune, illustration reportée dans le diagnostic, partie marche, p.9)

Dans le cadre de la révision du plan local de mobilité et du diagnostic partie « marche », l'EPT Plaine Commune a recueilli des contributions de l'Atelier Santé Ville « nutrition et activité physique », collectif de professionnels de santé et acteurs socio-éducatifs autour de la prévention et de la prise en charge de l'obésité, animé par le service de santé publique de la direction municipale de la santé de Saint-Denis : « Les contributions témoignent des problématiques de déplacement des PMR sur le territoire, mais également des problématiques plus larges relatives au vivre ensemble et à l'occupation de l'espace public ».

Certains points sont ainsi mis en évidence :

- la nécessité de porter une attention particulière au guidage des usagers malvoyants (p. 12) ;
- les difficultés relatives au « trafic automobile gênant et/ou dangereux » et aux « conflits avec les autres modes de déplacements » révélées par l'enquête en ligne menée auprès des habitants et usagers (p. 14) ;

- la nécessité de « *lisibilité des cheminements* », de « *confort des trottoirs* », de « *qualité de l'éclairage* », « *environnement paysager et sûreté des lieux* » (p. 16) ;
- les problématiques de genre, en particulier la nuit (p. 44).

Un indice de marchabilité, construit dans le cadre du Plan Marche 2016, prenait en compte des critères liés à l'accessibilité PMR, aux coupures urbaines, aux zones de circulation apaisée, au bruit (« *zones calmes* ») et à l'éclairage public. Le diagnostic (partie marche, p. 18) explique que son actualisation « *n'a pas été possible du fait de l'absence de mise à jour de certains indicateurs (bruits, éclairage)* ». Il propose une analyse qualitative de la marchabilité portant sur un échantillon de voirie et d'espaces publics « *représentatifs des différents types de tissus urbains en présence* » (p. 19). Il met en évidence des difficultés persistantes : manque de qualité des aménagements, coupures urbaines, nuisances sonores et pollutions atmosphériques dues aux infrastructures de transport. Le diagnostic cartographie les zones peu accessibles aux PMR (p. 38) et par conséquent prioritaires pour la mise en accessibilité (p. 39).

À l'instar de la marche, un indice dit de « *cyclabilité* » ou « *capacité à accueillir des usagers cyclistes dans des conditions optimales de sécurité, de confort et de praticité* » (partie vélo, p. 25) a été évalué sur le réseau départemental (p. 26). Il en résulte qu'il est « *nécessaire de poursuivre la réalisation d'aménagements continus et plus fortement sécurisés sur les liaisons départementales structurantes* », comme sur les voies communautaires : pistes cyclables bidirectionnelles et unidirectionnelles, bandes cyclables sur chaussée.

■ L'évaluation du plan local de déplacements (PLD) de 2016 conduit à repenser la gouvernance

L'évaluation du plan local de déplacements (PLD) fait l'objet d'un fascicule indépendant (mai 2021). Les éléments de bilan technique, de bilan financier et d'évaluation qualitative, sont repris au sein du plan d'action (p. 8-9).

Le bilan pointe des défauts de gouvernance et de fléchage des financements : l'évaluation des politiques publiques associées à la mise en œuvre du PLD présente un pilotage « *éclaté* » des actions, « *certaines sujets bénéficiant d'un pilotage clairement défini, d'autres non* ».

Le projet de PLM répond à ces faiblesses identifiées dans le PLD par des actions dédiées à l'amélioration des processus de gouvernance (action 2.1.1) créant notamment « *un réseau intercommunal "Mobilité et Territoire" regroupant les élus adjoints des Villes sur les thématiques relatives et connexes à la mobilité* », et un « *guichet chargé de la mise en œuvre et du suivi du PLM* » (action 2.1.2) avec « *un comité de suivi du PLM regroupant les partenaires et les acteurs institutionnels et associatifs associés à sa mise en œuvre* ».

■ Les objectifs d'évolution des parts modales à horizon 2028

Le rapport d'évaluation environnementale définit des objectifs d'évolution des parts modales entre 2022 (estimation¹²) et 2028 :

- « *une augmentation de 1 % de la part modale de la marche, modérée ce qui s'explique par une part modale déjà très élevée de la marche pour les déplacements internes au territoire* ;
- *une augmentation de 10 % de la part modale des transports en commun portée par le renforcement de l'attractivité du réseau à l'échelle du territoire et la livraison de projets de transports en commun structurants permettant des échanges avec les territoires voisins en petite et grande couronne* ;
- *une augmentation de 73 % de la part modale du vélo portée notamment par le développement d'un*

12 Le dossier précise : « *En l'absence de données territoriales sur les parts modales tous motifs et les déplacements tous motifs des habitants et employés du territoire depuis l'EGT 2010, il a fallu mener une reconstitution des parts modales tous motifs en situation actuelle (2022) sur la base des données de l'EGT 2010 et notamment la fiche territoriale sur Plaine Commune, et de données partielles permettant de reconstituer des tendances d'évolution, collectées par l'Omnibus et IDFM* » (cf. rapport d'évaluation environnemental, p. 39).

réseau structurant dense et continu et d'un réseau secondaire maillé et d'une offre de stationnement adaptée aux besoins croissants ;

- une diminution de -25 % de la part modale automobile comme résultante du report modal vers les modes alternatifs. »

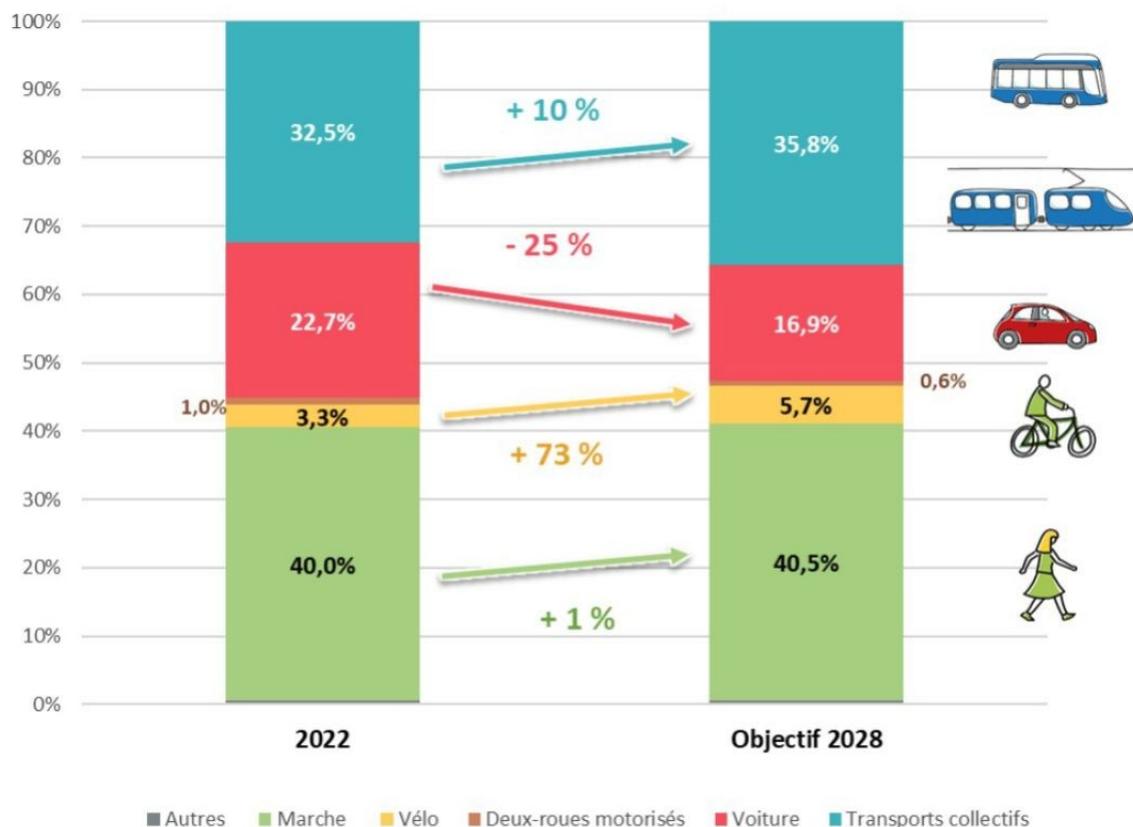


Figure 7: Objectifs de report modal du plan local de mobilité sur la période 2022-2028 (évaluation environnementale, p.43)

■ Le plan d'action

Le plan d'action comprend 29 actions organisées selon les orientations stratégiques du PLM mais ne reprend pas les objectifs d'évolution des parts modales.

Chaque fiche-action rappelle les éléments de diagnostic, indique des objectifs, décline des mesures opérationnelles, précise un horizon temporel (court terme ou moyen terme), un budget, des modalités de pilotage (maîtrise d'ouvrage et partenaires), et s'accompagne d'indicateurs de suivi de l'action et de ses effets.

Ces actions ne sont pas toujours associées à des objectifs chiffrés précis portant sur l'objet même de l'action. Leur contribution à des objectifs chiffrés agrégés n'est pas précisée, tels l'évolution des parts modales, la réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre, celle du bruit et des émissions de polluants atmosphériques, etc.

Le plan associe un certain nombre d'acteurs de la mobilité autour d'actions portées majoritairement en maîtrise d'ouvrage par l'EPT Plaine Commune. Cet engagement multi-partenarial apparaît essentiel au portage et à la réussite des actions. Pourtant, le plan d'action définit mal les modalités d'engagement des partenaires comme les moyens humains et financiers alloués à chaque action.

Le dispositif de suivi et d'évaluation est également imprécis, les indicateurs, qualitatifs ou quantitatifs, n'étant pas reliés à l'évaluation au regard des objectifs. Les indicateurs quantitatifs ne sont pas dotés de

valeurs initiales, de valeurs cibles, d'un calendrier et de mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs.

(2) L'Autorité environnementale recommande de :

- intégrer au plan d'action du PLM les objectifs d'évolution des parts modales à horizon 2028 ;
- doter chaque action d'objectifs opérationnels déclinant les objectifs généraux agrégés dont les objectifs d'évolution des parts modales, d'indicateurs associés au critères d'évaluation, d'une valeur de référence, d'une valeur cible, d'un calendrier et de mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs ;
- détailler les modalités de mise en œuvre et de pilotage de chacune des actions, le rôle des partenaires, les moyens humains et financiers alloués.

Quelques actions concrètes du plan d'action témoignent de son articulation avec les autres stratégies mises en œuvre dans le territoire :

- l'étude, en lien avec l'État et l'accompagnement de la « boulevardisation » de l'A1 pour transformer l'usage de la portion d'autoroute comprise entre la liaison A86 et la porte de la Chapelle (action 2.2.1) ;
- la mise en œuvre du plan « Rue pour toutes et tous » (actions 2.2.2 et 2.8.1) ;
- une stratégie territoriale de déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques sur l'espace public (action 2.3.2), de déploiement de sources d'avitaillement d'hydrogène et de gaz naturel véhicule (GNV) sur le territoire, de contrôles de respect de pré-équipement¹³ en bornes de recharge des parkings automobiles des nouvelles constructions et bâtiments faisant l'objet de « rénovation importantes » ;
- déploiement d'un service d'autopartage à l'échelle du territoire (action 2.3.3), le cas échéant avec des places de stationnement réservées dans les constructions privées et les parkings publics ;
- plan territorial de stationnement (action 2.5.1) et « mise en conformité avec l'article 52 de la loi LOM les abords des passages piétons avant le 31 décembre 2026¹⁴, ayant pour conséquence la suppression d'environ 10 % du stationnement de surface » ; mutualisation du stationnement et prise en compte du foisonnement (action 2.5.3) pour déroger aux obligations minimales de réalisation de parkings quand il existe une réserve de stationnement à proximité ;
- mise en accessibilité de l'espace public dans un périmètre de 200 m autour des gares de Saint-Denis et d'Épinay-Villetaneuse (action 2.6.4), conformément au schéma directeur d'accessibilité valant agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP) et poursuite de celle des arrêts de bus (objectif 100 % des lignes de bus inscrites au SDA-Ad'AP en 2028) ;
- l'aménagement d'environ 110 km (2022-2025) des liaisons cyclables inscrites au schéma cyclable et renforcement de la cyclabilité de l'ensemble du réseau local (environ 400 km) en s'appuyant sur le référentiel défini dans le cadre du plan « Rue pour toutes et tous » et dans celui des opérations d'aménagement urbain (action 2.7.2).

Au-delà de l'utilisation du terme « vertueux », la fiche-action 2.10.4 relative à la promotion de logistique durable sur le territoire :

- « Être exemplaire en matière de commande publique et soutenir les expérimentations vertueuses »
- « Entretenir le réseau des partenaires de la logistique pour le développement d'une logistique durable et vertueuse sur le territoire. »

devrait être traduite en objectifs et leviers concrets (par exemple conditionnalité des implantations, précisions à apporter dans les cahiers des charges, etc.).

13 D'après le dossier (plan d'action p.41), « le pré-équipement d'un emplacement de stationnement consiste en la mise en place des conduits pour le passage des câbles électriques et des dispositifs d'alimentation et de sécurité nécessaires à l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. »

14 L'interdiction du stationnement automobile dans les cinq mètres avant un passage piéton dégage la visibilité et accroît de ce fait la sécurité routière.

(3) L'Autorité environnementale recommande de donner un contenu concret à l'action 2.10.4, relative à la promotion de la logistique durable par des objectifs et des leviers portant sur le contenu des clauses envisagées pour les commandes publiques, les partenariats et les projets, en vue d'une réduction effective des incidences des activités logistiques sur l'environnement.

2.2 L'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale est une démarche itérative d'aide à la décision devant permettre la prise en compte optimale et en amont des enjeux environnementaux et sanitaires, dans le processus de projet.

En application de l'article R. 122-20 du code de l'environnement, l'évaluation environnementale appliquée au projet de plan local de mobilité doit a minima contenir :

- un résumé non technique ;
- une analyse de l'état initial de l'environnement ;
- une analyse des incidences sur l'environnement du plan d'action du PLM et la définition de mesures visant à éviter, réduire et compenser (mesures ERC) les incidences négatives sur l'environnement ;
- un dispositif de suivi et d'évaluation ;
- la présentation de l'articulation du PLM avec les autres documents avec lesquels il existe un rapport normatif ou portant sur des enjeux similaires ;
- une description de solutions de substitution raisonnables au projet et une justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement ;

Le résumé non technique aurait dû d'être détaché du rapport environnemental afin de faciliter la compréhension du projet de PLM, notamment par le grand public.

■ Analyse des incidences sur l'environnement et mesures d'évitement, réduction et compensation

L'analyse des incidences des actions du plan local de mobilité sur l'environnement et la définition des mesures ERC associées fait l'objet de tableaux (évaluation environnementale, p. 155-158) dans lesquels sont répertoriés, pour chaque action, les impacts positifs et négatifs sur l'environnement, la caractérisation de ces impacts (caractère direct/indirect, permanent/temporaire) et les propositions de mesures ERC.

L'évaluation environnementale (p. 159) explique que les actions du PLM sont « *principalement d'ordre programmatique, stratégique et organisationnel* », qu'« *aucun projet impliquant des travaux ne fait l'objet du présent PLM* ». Elle juge par conséquent « nul » ou « positif faible » l'impact des « *quelques mesures impliquant des aménagements ponctuels* » et formule des « *recommandations relatives aux phases ultérieures* » du PLM.

Si l'évaluation environnementale indique la nécessité, le cas échéant, de redéfinir des mesures ERC pour les projets à venir, par le biais d'études complémentaires, « *en s'inspirant des ERC déjà proposées dans le présent document* » (p. 166), le rôle d'une évaluation environnementale stratégique est précisément d'anticiper, le plus en amont possible les incidences engendrées par la mise en œuvre du plan et de proposer dès l'élaboration du PLM un cadre robuste de mesures ERC.

Les incidences du plan d'action sur l'environnement et la santé devraient être localisées, cartographiées dans la mesure du possible, et quantifiées, au moins sur la base d'ordres de grandeur.

Les indicateurs associés aux mesures ERC, devraient, comme ceux des actions du plan, être dotés d'une valeur initiale, d'une valeur cible, d'un calendrier et ses modalités de renseignement devraient être précisées.

(4) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser l'analyse territorialisée des incidences du plan sur l'environnement et la santé ;

- élaborer une démarche ERC à l'échelle du plan local de mobilité pour les incidences résultant des actions du plan ainsi que de leurs développements ultérieurs (transports, logistique, réorganisation des flux et des usages) ;
- associer des moyens, des critères et indicateurs de suivi aux mesures ERC ainsi définies afin de les suivre dans le temps et prévoir le cas échéant des mesures correctives.

2.3 Articulation avec les documents de planification existants

« Cette nouvelle révision du PLM a été engagée suite aux débats intenses du PLUi et du PCAET sur la mobilité, afin de faire face à l'urgence climatique, pour répondre aux besoins et attentes des habitant.e.s en matière de santé environnementale, d'accélération des plans vélo et marche, et de lisibilité de l'action de l'EPT en matière de mobilité. » (rapport de diagnostic introductif).

Les liens entre le PLM et les autres documents de planification sont dès lors explicités dans le plan d'actions (p. 6). Il doit :

- être compatible avec les orientations du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), approuvé le 19 juin 2014 en attendant l'approbation du nouveau plan régional intitulé Mobîdf ;
- prendre en compte les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris approuvé le 13 juillet 2023 ;
- être cohérent avec les orientations du plan climat-air-énergie (PCAET) de Plaine Commune 2020-2026, adopté le 25 février 2020¹⁵.

Le PLM s'imposera en revanche au plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Plaine Commune.

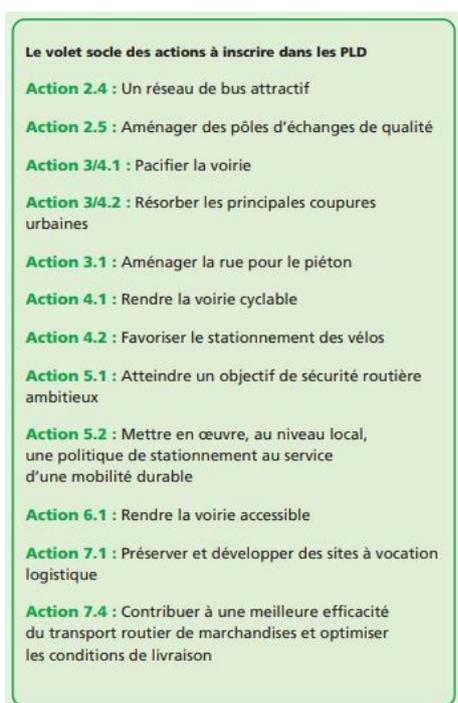


Figure 8: Volet socle des actions du PDUIF à inscrire dans les plans locaux de mobilité – PDUIF, document principal, p. 10

15 Lien vers le plan climat-air-énergie (PCAET) de Plaine Commune, sur son site internet : <https://plainecommune.fr/institution/le-projet-de-territoire/agenda-21/#c1287>

16 Lien vers l'évaluation du PDUIF :

<https://plan-des-mobilites-idf.fr/conformement-au-code-des-transport-ile-de-france>

■ Compatibilité avec le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF)

Le PDUIF a fait l'objet d'une évaluation en 2021¹⁶ avant engagement de sa révision. Cette évaluation a été prise en compte dans le cadre du projet de plan local de mobilité.

À propos du futur Plan des mobilités en Île-de-France, le rapport d'évaluation environnementale précise : « De nombreux échanges entre l'EPT et Île-de-France Mobilités permettent de garantir que les actions programmées dans le PLM seront en phase avec ce futur document de planification régional » (p. 31). Le PDUIF fixe au cœur de métropole un objectif « d'accompagner le renforcement de la compacité urbaine par le développement de l'usage des transports collectifs et des modes actifs, afin d'atteindre une structure de mobilité proche de celle de Paris »¹⁷.

Le PLM doit en particulier décliner douze actions (parmi les 34 que comporte le PDUIF) du volet socle pour les PLM (cf. figure Erreur : source de la référence non trouvée). L'action 5.1 du PDUIF « Atteindre un objectif de sécurité routière ambitieux » n'est déclinée directement dans aucune action du PLM malgré

les objectifs de circulation apaisée et de maillage cyclable et piéton. Il conviendrait de l'expliciter.

■ Prise en compte du SCoT de la Métropole du Grand Paris

Le rapport d'évaluation environnementale mentionne le SCoT de la Métropole du Grand Paris (p. 42), document intégrateur des planifications de rang supérieur, notamment le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif). La cohérence des orientations et actions du PLM avec les enjeux et orientations du SCoT métropolitain est expliquée dans le rapport (p. 142-143).

Il conviendrait cependant de détailler la manière dont le projet de PLM prend en compte chaque prescription du document d'orientation et d'objectif (DOO) du SCoT métropolitain, en particulier les prescriptions P56 à P64 de son axe 5 « Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports collectifs et tisser des liens entre territoires. Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible », d'autant que ces thématiques constituent des objectifs importants sous-tendant les actions du PLM.

(5) L'Autorité environnementale recommande de détailler comment le projet de plan local de mobilité prend en compte les prescriptions du document d'orientation et d'objectif du SCoT de la Métropole du Grand Paris, en particulier les prescriptions P56 à P64.

■ Cohérence avec le plan climat-air-énergie (PCAET) 2020-2026

Le rapport d'évaluation environnementale présente dans un tableau « une synthèse du Programme d'action du PCAET 2020-2026 de Plaine Commune, axé spécifiquement sur les actions en lien avec le nouveau PLM » (p. 138-141). Le tableau permet de rendre compte de la correspondance entre les actions du PCAET et les actions concernées dans le PLM. En revanche, l'évaluation environnementale ne se prononce pas en termes d'évaluation précise des actions et objectifs du PCAET, pour partie chiffrés. Il conviendrait d'explicitier la contribution du PLM à la satisfaction des objectifs qui ne sont pas directement repris dans le PLM¹⁸ :

- zéro habitant exposé à des dépassements de valeurs limites de concentrations annuelles en dioxyde d'azote (NO₂) et particules PM₁₀ d'ici 2026 (action 22 du PCAET) ;
- le développement d'une filière de la logistique bas-carbone à horizon 2024 (action 24 du PCAET) ;
- augmenter de 14 % les déplacements à pied (par rapport à 2010, dans une optique de croissance globale des déplacements de 14 % - sans que ces deux chiffres aient de rapport entre eux) grâce au déploiement d'une signalétique piétonne et à la résorption des points durs (action 29 du PCAET) ;
- sept nouvelles gares sur le territoire en 2025 (action 30 du PCAET) ;
- 100 % des bus propres de la RATP à horizon 2025 (action 31 du PCAET) ;
- la réduction des déplacements domicile-travail et professionnels (action 50 du PCAET) ;
- zéro diesel en 2024 pour les véhicules légers de la collectivité (action 51 du PCAET).

(6) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer précisément la mise en œuvre des actions du PCAET 2020-2026 relatives à la mobilité, dans le cadre du projet de plan local de mobilité, s'agissant notamment de l'atteinte des objectifs attachés et des perspectives actuelles en la matière.

2.4 Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'évaluation environnementale estime inutile d'examiner des solutions de substitution raisonnables au pro-

¹⁷ PDUIF 2014, document principal, p. 7.

¹⁸ La réduction des nuisances de l'autoroute A1 (action 21 du PCAET) ; 70 % des itinéraires principaux cyclables d'ici 2024 (action 27 du PCAET) ; trente consignes vélo sécurisées à Plaine Commune d'ici 2024 (action 28 du PCAET) sont repris dans le PLM sous une autre forme, souvent plus ambitieuse.

jet au motif que « les choix retenus dans le PLM ont été orientés dès leur genèse de manière à présenter de moindres impacts sur l'environnement et la santé » (p. 82).

Indépendamment du fait que cette analyse des solutions de substitution raisonnables est une exigence posée par le code de l'environnement (article R.122-20¹⁹), l'élaboration du projet de plan local de mobilité a été nécessairement l'occasion d'examiner plusieurs scénarios d'évolution susceptibles de permettre d'atteindre les objectifs fixés. Les acteurs concernés ont été conduits à prendre position face à des scénarios alternatifs correspondant à des niveaux plus ou moins volontaristes de développement des transports publics, des modes actifs, de restrictions de la circulation des voitures, du stationnement automobile, etc.

L'examen de ces scénarios alternatifs au regard de leurs incidences sur l'environnement (consommations d'énergie, émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, etc.) et sur la santé humaine, en comparaison d'un scénario de référence pour lequel les actions ne seraient pas mises en œuvre et aux scénarios alternatifs, permet aussi de structurer la vision politique qui sous-tend le projet et son portage.

(7) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables à celles qui ont été retenues au titre des actions du plan et de justifier les choix retenus au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

Le plan local de mobilité (PLM) doit satisfaire les besoins de mobilité des personnes et des biens en préservant l'environnement, la santé humaine et la qualité du cadre de vie.

3.1 Santé humaine et mobilités

La mobilité est, selon l'Organisation mondiale de la santé, un « déterminant de santé » des individus et des populations :

- les transports routiers sont associés à des nuisances (bruit, qualité de l'air dégradée) susceptibles d'affecter durablement la santé et le bien-être : risque de maladies cardio-vasculaires (air et bruit) et respiratoires (air), asthme (air), irritations oculaires (air), perturbations du sommeil (bruit), retard sur les apprentissages chez les enfants (bruit) ;
- au contraire, la marche et le vélo participent à l'amélioration de la condition physique et du bien-être²⁰ et contribuent au développement des capacités et à l'autonomie²¹ des individus, notamment dans un contexte de grande précarité sociale²²;
- les transports en commun jouent un rôle essentiel vis-à-vis de l'accessibilité aux emplois, aux lieux de formation, aux services, aux loisirs et aux contacts sociaux mais des temps de transport excessifs ou des

19 Ainsi que « l'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan [...] a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ».

20 Selon les directrices de l'OMS sur l'activité physique et la sédentarité : « La pratique d'une activité physique régulière peut prévenir et aider à gérer les maladies cardiaques, le diabète de type 2 et le cancer, responsables de près des trois quarts des décès dans le monde. L'activité physique peut également réduire les symptômes de dépression et d'anxiété et améliorer la réflexion, l'apprentissage et le bien-être général. »

<https://www.who.int/europe/fr/publications/i/item/9789240014886>

21 En sociologie « capacitation » par référence à « empowerment »

22 https://www.researchgate.net/profile/Patrick-Rerat/publication/327426998_Le_velo_comme_outil_d'empowerment_Les_impacts_des_cours_de_velo_pour_adultes_sur_les_pratiques_socio-spatiales/links/5b8edb6392851c6b7ec00fc9/Le-velo-comme-outil-dempowerment-Les-impacts-des-cours-de-velo-pour-adultes-sur-les-pratiques-socio-spatiales.pdf?_tp=eyJjb250ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIiwicGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIn19

conditions de transport dégradées (transports saturés) nuisent à la santé : fatigue et qualité du sommeil dégradée, stress et anxiété ...²³.

■ Qualité de l'air

Les grandes infrastructures routières et autoroutières de ce territoire, sont sources de nuisances sanitaires importantes (bruit, polluants atmosphériques : dioxyde d'azote (NO₂) et particules fines notamment)²⁴. L'impact de cette qualité de l'air dégradée est fort pour les piétons et les cyclistes mais il existe aussi pour les automobilistes.

L'organisation mondiale de la santé (OMS) définit des niveaux au-dessus desquelles sont documentés des effets néfastes pour la santé (2021) et qui sont dès lors pour l'Autorité environnementale la référence en matière de santé : 10 µg/m³ pour le NO₂, 15 µg/m³ pour les particules PM₁₀ et 5 µg/m³ pour les particules PM_{2.5}.

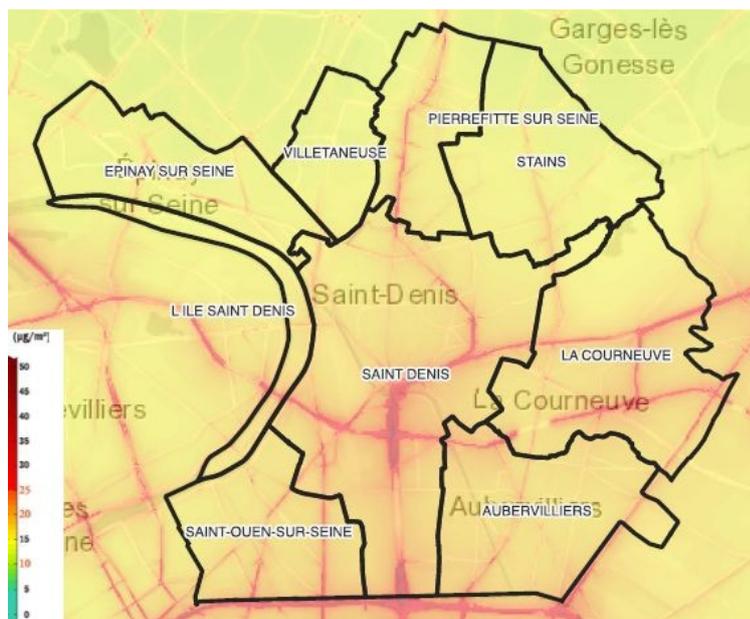


Figure 9: Concentration moyenne en NO₂ sur territoire de Plaine Commune en 2021 (rapport environnemental, p. 114).

Pour l'Autorité environnementale, il convient pour neutraliser les effets temporaires liés à la crise de la Covid 19 de se reporter à l'année de référence 2019 qui montre un niveau de pollution beaucoup plus élevé encore (cf carte ci-dessous établie par la MRAe sur la base des données 2019 d'Airparif).

23 Voir notamment : Antoine Pelissolo, professeur de psychiatrie, Inserm, Université Paris-Est Créteil Val de Marne (UPEC), « Stress in the city : quand les transports en commun usent la santé » - : <https://theconversation.com/stress-in-the-city-quand-les-transports-en-commun-usent-la-sante-94283>

Voir également une étude sud-coréenne récente, révélant un lien éventuel entre des temps de trajets longs et des risques de dépression. *Journal of Transport & Health*, vol.34, janvier 2024.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140523001676?via=ihub>

24 Le dioxyde d'azote (NO₂) est émis directement par les véhicules et indirectement via la transformation dans l'atmosphère des émissions de monoxyde d'azote. Les particules fines sont émises directement par les véhicules, provoquées par le moteur et l'abrasion des freins et le contact pneus-chaussée, tandis que le passage des véhicules provoque la remise en suspension de particules déjà présentes au sol.



Le diagnostic fourni dans le dossier s'appuie sur les données Airparif de 2021 et révèle des concentrations particulièrement élevées pour ces polluants atmosphériques sur l'ensemble du territoire de Plaine Commune, très supérieures aux limites de l'OMS, avec des concentrations les plus élevées le sont effectivement au voisinage des principaux axes routiers.

Les actions permettant de réduire les pollutions atmosphériques routières concernent la réduction du trafic automobile et des vitesses pratiquées et le remplacement des véhicules thermiques par des véhicules à motorisation électrique²⁵. En l'espèce, le plan d'action vise à « renforcer les pratiques alternatives et plus vertueuses de l'automobile » (par trois actions relatives aux « mobilités alternatives à l'automobile », au « déploiement d'infrastructures de recharges pour véhicules électriques » et à l'accompagnement du « développement des pratiques d'autopartage »), et par ailleurs, à « favoriser une logistique et une mobilité de marchandises vertueuses et durables », incluant la limitation du trafic de transit. En revanche, le plan d'actions ne comprend aucune mesure territorialisée relative à la réduction du trafic et des vitesses, bien que le diagnostic traite de cet enjeu (ex. zones de circulation apaisées et zones 30).

Le dossier ne modélise pas l'évolution de la pollution de l'air sur le territoire après mise en œuvre des actions du plan de mobilité. Or une telle modélisation permettrait d'évaluer l'amélioration permise et de la comparer aux valeurs limites préconisées par l'OMS.

Cinq des communes, au sud de Plaine Commune, (Aubervilliers, La Courneuve, L'Île-Saint-Denis, Saint-Denis et Saint-Ouen) sont intégrées à zone à faibles émissions (ZFE) de l'agglomération parisienne, qui prévoit une restriction progressive de circulation des véhicules les plus polluants.

25 La motorisation électrique ne diminue pas les particules dues au roulement et au freinage mais réduit notablement celles relatives à la carburation.

Quels véhicules peuvent rouler à Plaine Commune ?



Depuis le 1^{er} juillet 2019, les véhicules Crit'Air 5 et "non classés" n'ont plus le droit de circuler dans le **périmètre des villes traversées par l'A86 du territoire de Plaine Commune**. Depuis le 1^{er} juin 2020, l'interdiction s'étend aux Crit'Air 4, et le 1^{er} janvier 2025 le Crit'Air 3 sera aussi intégré à cette interdiction.

Ici, sont concernés les véhicules particuliers les plus polluants, du lundi au vendredi entre 8 heures et 20 heures, sauf jours fériés, ainsi que les poids lourds les plus polluants entre 8 heures et 20 heures toute la semaine.

Rappel du calendrier :

- ◆ 1^{er} juillet 2019 : restriction pour les Crit'Air 5 et non classés
- ◆ 1^{er} juin 2020 : restriction pour les Crit'Air 4 et plus
- ◆ 1^{er} janvier 2025 : restriction pour les Crit'Air 3 et plus

Figure 10: Extrait du site de Plaine Commune sur la zone à faible émissions (ZFE)

Le projet de plan local de mobilité ne définit pourtant pas d'objectifs en matière de réduction de la pollution atmosphérique et ne rattache pas les actions concernées à de tels objectifs. Seul le PCAET contient un objectif chiffré associé à son action 22 relative à l'« accompagnement de la Zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine pour une meilleure qualité de l'air », celui-ci est de « 0 habitant exposé à des dépassements de valeurs limites de concentrations annuelles en NO₂ et PM₁₀ d'ici 2026 ». Cet objectif, non repris dans le plan local de mobilité, apparaît d'une ambition limitée au seul respect de la réglementation et non des valeurs OMS au-delà desquelles des effets de santé sont documentés.

L'Autorité environnementale observe que Plaine Commune ne s'est pas doté d'un plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques dit « plan air renforcé », imposé par l'article 85 de la Loi d'orientation des mobilités (loi Lom) du 24 décembre 2019.

En l'absence de cadre de référence, l'efficacité des actions du plan local de mobilité en matière de qualité de l'air ne peut être évaluée de manière satisfaisante.

(8) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter le plan d'action par des actions territorialisées ciblées sur la réduction du trafic et des vitesses des axes routiers les plus polluants ;
- faire correspondre des objectifs opérationnels de réduction des concentrations des émissions des polluants atmosphériques (NO₂, PM₁₀ et PM_{2.5}) aux différentes actions qui y participent, de manière à contribuer à la définition d'une stratégie ambitieuse vis-à-vis des risques sanitaires, les valeurs de l'OMS constituant une valeur de référence en la matière ;
- modéliser les émissions de polluants atmosphériques à l'échelle du territoire, après mise en œuvre des actions du plan local de mobilité ;
- établir un plan air renforcé à l'échelle de l'EPT conformément à la loi d'orientation des mobilités.

■ Nuisances sonores

Pour le bruit également, l'OMS a défini des valeurs au-dessus desquelles sont considérés des effets néfastes pour la santé. s'agissant des indicateurs *Lden* et *Ln*²⁶. Pour le bruit routier, les recommandations de l'OMS

²⁶ L'indicateur *Ln* est un niveau équivalent évalué sur une durée journalière correspondant aux heures de nuit uni-

(10) L'Autorité environnementale recommande de cartographier les principales activités logistiques envisagées et de décrire leurs incidences en termes de trafic et de bruit associés, et de proposer des mesures visant à éviter et réduire l'exposition des populations, notamment sensibles à ces nuisances.

■ Multi-exposition et inégalités environnementales de santé

Le territoire comprend de nombreux secteurs multi-exposés aux nuisances environnementales, pollution de l'air et bruit notamment. Ces secteurs concernent souvent de surcroît des populations vulnérables (âgées, précaires, etc.) exposées de ce fait à des inégalités socio-environnementales de santé. Sur la base de la cartographie de ces secteurs par l'observatoire régional de santé d'Île-de-France (ORS), le plan d'action pourrait cibler spécifiquement des secteurs pour tenter de réduire les inégalités environnementales de santé.

(11) L'Autorité environnementale recommande de démontrer l'efficacité des actions du plan local de mobilité sur les secteurs multi-exposés aux nuisances environnementales et comportant des populations vulnérables en fonction de leur âge et de leur situation socio-économique.

■ Mobilités actives et santé

Le quatrième plan régional santé-environnement (PRSE4) décline les orientations du quatrième plan national santé-environnement (PNSE4). Selon ses termes : « S'il n'existe pas d'indicateur standardisé [de marchabilité], les travaux scientifiques montrent que la hausse d'un indice de marchabilité induit une pratique plus forte de la marche et un meilleur état de santé de la population (moins de cas de surpoids, obésité, hypertension artérielle ou encore diabète de type 2) ».

Le diagnostic de la marchabilité date du Plan marche tandis que le diagnostic de la cyclabilité a été uniquement établi sur les axes départementaux par le conseil départemental de Seine-Saint-Denis (cf. figure 12)

L'EPT Plaine Commune pourrait utilement poursuivre ses travaux s'agissant des indices de marchabilité et de cyclabilité, afin de démontrer la plus-value territorialisée du plan local de mobilité pour développer la pratique de la marche et du vélo et donc améliorer la santé et le bien-être de ses habitants.

(12) L'Autorité environnementale recommande de :

- poursuivre les travaux portant sur les indices de marchabilité et de cyclabilité afin de démontrer que le plan local de mobilité a des incidences positives sur l'incitation des populations et usagers à la marche et au vélo :
- renforcer ses actions dans les secteurs où les indices sanitaires sont particulièrement

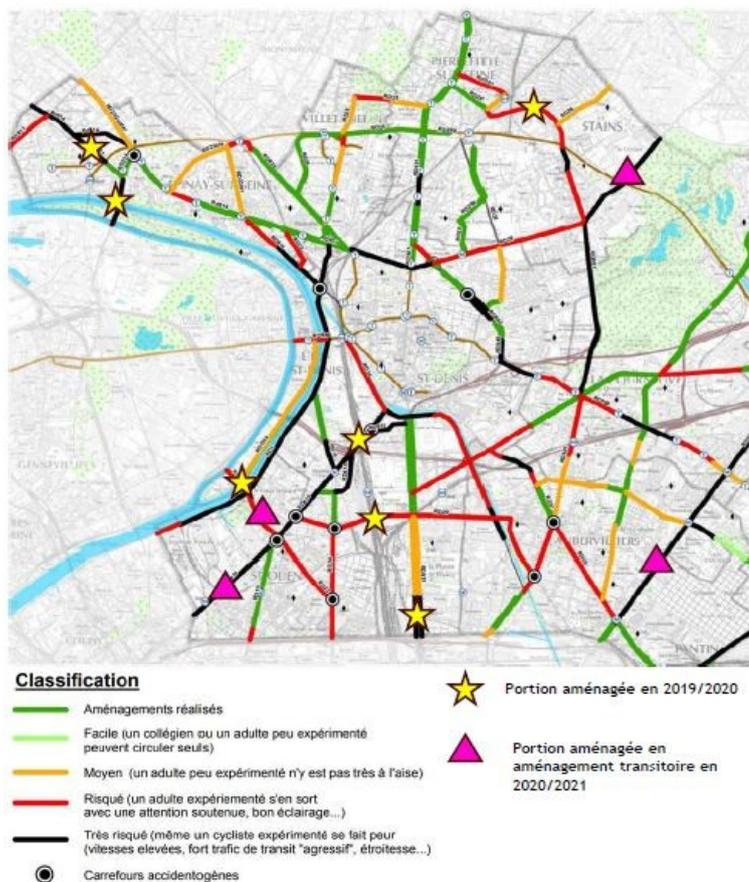


Figure 12 : Cyclabilité sur les axes départementaux (CD 93, mars 2019) (diagnostic, partie vélo, p. 26)

rement dégradés.

■ Conditions de déplacement

La qualité des conditions de déplacement est un des axes du PDUIF avec un fort enjeu de confort et de fiabilité, et de réduction des temps de déplacement des usagers confrontés à la saturation des réseaux, en particulier en heures de pointe.

L'action 2.6.2 du projet de plan local de mobilité vise à « améliorer les conditions locales de circulation des transports en commun ». Elle cartographie en 2021 les « points durs » correspondant

aux principales difficultés de circulation des bus et aux problématiques de rabattement aux pôles d'échanges multimodaux (plan d'action, p. 61). Ce diagnostic pourrait utilement être actualisé grâce à des données de circulation récentes dans le cadre du projet compte tenu des évolutions rapides de l'offre de transports en commun sur le territoire.

Plusieurs sous-actions relèvent d'une maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités (partage des données d'exploitation des lignes de transport, étude des possibilités de renforcement du réseau, etc.) en lien avec les collectivités, ou bien d'une maîtrise d'ouvrage des collectivités avec financement d'Île-de-France Mobilités (recensement des difficultés de circulation des bus et tramways, traitement partenarial des difficultés de circulation, étude de priorisation des bus aux carrefours à feux).

L'intérêt des partenariats entre les collectivités et Île-de-France Mobilités (IdFM) sur ces actions considérées comme prioritaires vis-à-vis de la qualité quotidienne de vie des usagers n'est pas à démontrer. Il conviendrait néanmoins d'enrichir le plan d'action afin d'accentuer certaines démarches dans des contextes géographiques caractérisés par des inégalités environnementales et de santé particulières.

(13) L'Autorité environnementale recommande de :

- actualiser, dans le cadre du projet, le diagnostic des difficultés de circulation des transports de surface sur le territoire ;
- définir sur cette base des priorités de résorption des difficultés pour améliorer durablement les conditions de déplacements des usagers, en particulier en heures de pointe.

3.2 Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre

Le plan local de mobilité vise à contribuer à l'atténuation du changement climatique par la diminution des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports routiers, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique et les orientations du PCAET de Plaine Commune.

Selon les données Energif 2019 du Rose, le Réseau d'observation statistique de l'énergie et des gaz à effet de serre (GES) en Île-de-France, les transports routiers représentent 13,1 % des consommations énergétiques finales à Plaine Commune, soit en 2019, 939 GWh sur des consommations totales de 7 152 GWh, selon une approche « cadastrale » traduisant les émissions produites sur le périmètre du territoire par ses activités. Selon une approche de responsabilité, qui correspond à la consommation dont le territoire est res-

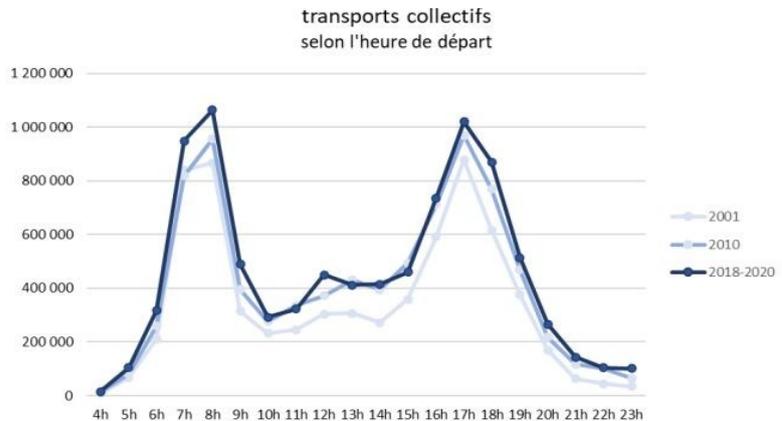


Figure 13: Répartition horaire des déplacements des franciliens en transports collectifs selon l'heure de départ - EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT

ponsable (excluant de ce fait par exemple le trafic de transit), les consommations des transports routiers à Plaine Commune représentent 1 184 GWh.

La stratégie du PCAET de 2020 vise, tous secteurs confondus, à « *réduire les consommations d'énergie finale de 20 % à horizon 2030, et de 40 % à horizon 2050 sur la base des consommations de 2005* ». Mais la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) 2019-2023 et 2024-2028 de l'énergie précise que la réduction visée des consommations énergétiques finales dans le secteur des transports à l'échelle nationale est de -16 % sur la seule période 2016-2028²⁷. Il convient dès lors de prévoir des objectifs conformes à la programmation pluriannuelle de l'énergie, qui devra être déclinée ultérieurement dans un PCAET révisé.

Selon les données Energif 2019 du Rose, le secteur des transports représente environ 30 % des émissions de GES du territoire (scopes 1 et 2)²⁸, soit 260,4 ktCO₂eq. d'émissions pour les transports routiers et 7,4 ktCO₂eq. d'émissions pour les autres transports (en approche cadastrale), pour 884 ktCO₂eq. d'émissions totales, un niveau quasi-équivalent aux émissions des secteurs résidentiel d'une part et tertiaire d'autre part. En approche de responsabilité, les émissions des transports routiers représentent 328,2 ktCO₂eq.

La stratégie du PCAET de 2020 vise également, tous secteurs confondus, à « *réduire les émissions de gaz à effet de serre de - 40 % d'ici 2030 et de - 75% d'ici 2050, sur la base des émissions de 2005* ». Mais la stratégie nationale bas-carbone (SNBC2) vise une réduction de -28 % des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports sur la seule période 2015-2030 et une décarbonation complète des transports à horizon 2050²⁹. Ce sont ces objectifs qui sont opposables au PLM dès lors que le PCAET n'est pas conforme à la loi en vigueur.

L'appui des transports en commun et d'une logistique durable contribuent aux objectifs d'économies d'énergies et de diminution des émissions de GES. La zone à faibles émissions (ZFE), joue également un rôle central en la matière, puisqu'elle limite l'accessibilité du territoire aux véhicules les plus émetteurs de GES..

Des impacts positifs sont observés pour l'usage des véhicules à faibles émissions : thermiques roulant au biométhane et électriques à batterie ou à hydrogène. Néanmoins, le diagnostic (partie nouvelles mobilités) mentionne des impacts environnementaux forts du développement des véhicules à faibles émissions à l'échelle supra-locale, liés notamment à l'origine du gaz et de l'hydrogène utilisé (productions à partir de ressources fossiles), à la fabrication des batteries (« extraction de matériaux rares ») et à la problématique du recyclage des batteries.

L'Autorité environnementale préconise d'étudier plus précisément les effets du plan local de mobilité en matière de réduction des consommations et des émissions de GES grâce à une estimation des potentiels de réduction liés aux volumes de déplacements projetés dans les domaines routier, ferroviaire et fluvial, dans une approche en cycle de vie afin d'intégrer notamment les impacts environnementaux de l'usage de véhicules à faibles émissions. Cela permettra de quantifier les contributions des différentes actions du plan et de prioriser les actions dont les incidences positives sont les plus importantes et les incidences négatives les plus réduites.

(14) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer dans une analyse de cycle de vie la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre liées aux différentes actions du plan local de mobilité et de prioriser en conséquence les scénarios d'actions les plus bénéfiques, et les actions ayant les incidences négatives les plus réduites sur l'environnement et le climat.

27 Selon la programmation pluriannuelle de l'énergie, la consommation d'énergie finale du secteur transport est attendue à un niveau de 427 TWh en 2028 à l'échelle nationale, contre 511 TWh en 2016.

28 Émissions GES scopes 1 et 2 : émissions de gaz à effet de serre directes (scope 1) et indirectes liées à la consommation d'énergie (scope 2)

29 À l'exception du transport aérien domestique et sans tenir compte des fuites résiduelles « incompressibles » de gaz (gaz fluorés, gaz renouvelables)

3.3 Qualité des espaces publics, milieux naturels et cadre de vie

La trame verte et bleue (TVB) de Plaine Commune s'appuie en premier lieu sur ses milieux naturels et aquatiques d'intérêt du point de vue de la biodiversité : la Seine, le canal Saint-Denis, leurs berges, les deux sites Natura 2000 de l'entité FR1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis » que sont le parc départemental Georges Valbon à l'est du territoire et le parc de l'île Saint-Denis à l'ouest, espaces également concernés par des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) et de nombreux grands parcs.

De plus, dans un territoire très fortement anthropisé, artificialisé et imperméabilisé, soumis à une surchauffe urbaine, la nature en ville et les sources de rafraîchissement constituent un enjeu tant environnemental que sanitaire, impliquant des efforts remarquables pour éviter la perte de biodiversité et lutter contre les phénomènes d'îlots de chaleur urbains : préservation des milieux existants incluant l'ensemble des espaces verts publics et privés contribuant à des continuités écologiques mêmes discontinues (dites « en pas japonais »), sauvegarde et plantation d'arbres, désimpermeabilisation et renaturation à l'occasion des projets, végétalisation des façades et des toitures, etc.

Le PLUi de Plaine Commune comprend une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Environnement et Santé » qui définit des principes de valorisation et de renforcement localisés vis-à-vis la trame verte et bleue intercommunale.

Les ouvrages de transport et leurs chantiers peuvent avoir des incidences négatives sur la nature en ville, qu'il convient d'éviter et de réduire autant que possible. Il est par ailleurs essentiel de garantir une réflexion coordonnée afin que la trame verte et bleue et les espaces de nature soient le support des mobilités actives (piétons et vélos), améliorant la santé et le cadre de vie des habitants tout en étant force d'incitation aux déplacements non motorisés.

L'évaluation environnementale renvoie globalement au stade des projets (« année N-1 du démarrage des travaux ») la réalisation d'études « faune flore habitat zone humide » et « phytosanitaire » pour les arbres et l'application des mesures de prise en compte des enjeux écologiques, de minimisation de l'imperméabilisation et de gestion des eaux pluviales, de préservation du paysage ainsi que de végétalisation des parkings automobiles et des espaces accompagnant les circulations (p. 159-162). Il serait plus approprié que le PLM intègre d'emblée ces dimensions.

Si le plan d'action vise à « accompagner et maîtriser le développement foncier et immobilier logistique » (action 2.10.2) par des implantations d'activités en favorisant « la sobriété foncière, la mixité d'usage, et des formes immobilières adaptées à l'environnement », il ne garantit pas, pour autant, que les activités logistiques éviteront d'affecter les milieux naturels et espaces de respiration ou contribuant à la trame verte et bleue du territoire.

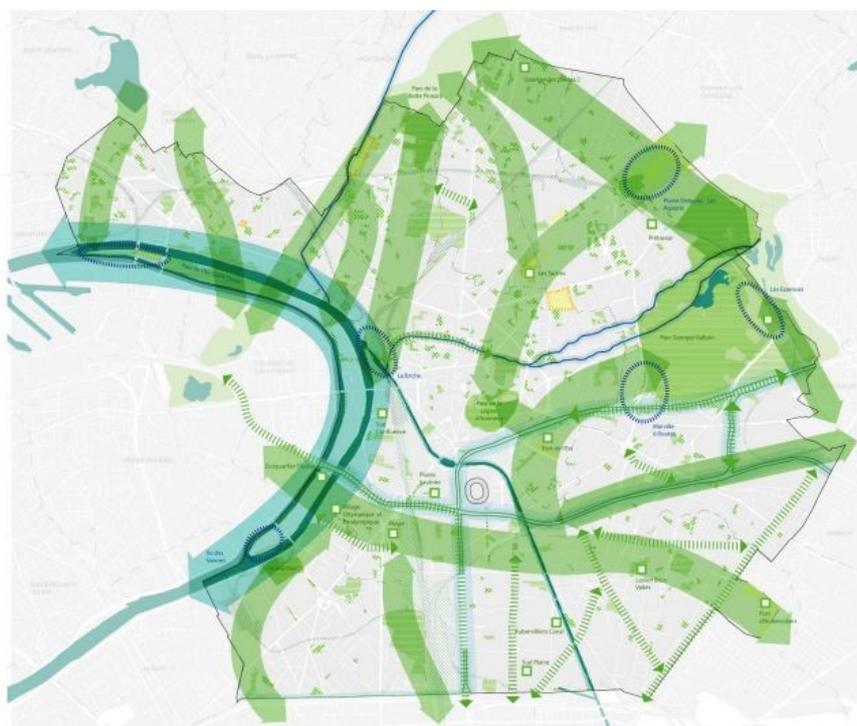


Figure 14 : Extrait de cartographie des orientations localisées de la trame verte et bleue dans l'OAP Environnement et Santé du PLUi (s'y reporter en termes de légende)

De plus, dans le cadre d'un plan d'action qui considère comme stratégique le « *développement d'activités logistiques sur le foncier bord à voie d'eau* » (action 2.10.3) au regard de ses incidences sur l'environnement du fait du développement de l'intermodalité, l'évaluation environnementale n'évalue pas les incidences potentiellement négatives du développement de telles activités sur le milieu aquatique, voire sur le paysage. Or il s'agit, pour la Seine et le canal de Saint-Denis, d'« *expérimenter, [de] s'inscrire dans les AMI [appels à manifestation d'intérêt] de logistique fluviale et [d'] accompagner et soutenir les expérimentations sur le territoire* » ainsi que d'« *inscrire le mode fluvial dans les clauses des marchés publics et dans la commande publique (marchés de travaux, marchés de fournitures)* ».

(15) L'Autorité environnementale recommande de :

- **préciser pour chaque secteur territorial les effets des projets découlant des actions du plan local de mobilité de nature à affecter les milieux naturels et la nature en ville, et proposer en conséquence des mesures d'évitement et de réduction à retenir par l'EPT dans le cadre de ses documents d'urbanisme ;**
- **de situer les principales activités logistiques envisagées, de décrire précisément leurs incidences sur la trame verte et bleue du territoire, et de prévoir des mesures visant à éviter toute atteinte aux milieux naturels et espaces verts, tout accroissement local des effets d'îlot de chaleur urbains ou des phénomènes de ruissellement du fait de sites imperméabilisés.**
- **d'analyser les incidences potentiellement négatives sur le milieu aquatique, voire le paysage, du développement des activités logistiques (connues ou envisageables) utilisant la Seine et le Canal Saint-Denis, et du trafic fluvial lié, et de prévoir des mesures en vue de prévenir ou au moins de réduire ces incidences.**

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique.

Pour l'information complète du public, l'Autorité environnementale invite l'autorité compétente à joindre au dossier d'enquête publique un mémoire en réponse au présent avis. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment la personne publique responsable de la révision du plan local de mobilité de Plaine Commune envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à l'Autorité environnementale à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

Il est rappelé qu'aux termes de l'article L.122-9 du code de l'environnement, « lorsque le plan ou le programme a été adopté, l'autorité qui l'a arrêté en informe (...) l'autorité environnementale. Elle met à [sa] disposition les informations suivantes :

1° Le plan ou le programme ;

2° Une déclaration résumant :

- la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L. 122-6 et des consultations auxquelles il a été procédé ;
- les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ;
- les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du programme.

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 28 février 2024

Siégeaient :

Éric ALONZO, Sylvie BANOUN, Isabelle BACHELIER-VELLA, Noël JOUVEUR, Ruth MARQUES, Brian PADILLA,
Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.

ANNEXES

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de : - annexer au plan local de mobilité les démarches qui s'articulent avec sa mise en œuvre, dont le Plan territorial de stationnement, le Plan marche, le Plan Rue pour toutes et tous, le nouveau Schéma cyclable et la stratégie Logiplaine ; - mieux décrire chacune de ces démarches, définir les conditions de leur encadrement et détailler leur articulation avec le plan d'action ;.....8
- (2) L'Autorité environnementale recommande de : - intégrer au plan d'action du PLM les objectifs d'évolution des parts modales à horizon 2028 ; - doter chaque action d'objectifs opérationnels déclinant les objectifs généraux agrégés dont les objectifs d'évolution des parts modales, d'indicateurs associés au critères d'évaluation, d'une valeur de référence, d'une valeur cible, d'un calendrier et de mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs ; - détailler les modalités de mise en œuvre et de pilotage de chacune des actions, le rôle des partenaires, les moyens humains et financiers alloués.....18
- (3) L'Autorité environnementale recommande de donner un contenu concret à l'action 2.10.4, relative à la promotion de la logistique durable par des objectifs et des leviers portant sur le contenu des clauses envisagées pour les commandes publiques, les partenariats et les projets, en vue d'une réduction effective des incidences des activités logistiques sur l'environnement.....19
- (4) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser l'analyse territorialisée des incidences du plan sur l'environnement et la santé ; - élaborer une démarche ERC à l'échelle du plan local de mobilité pour les incidences résultant des actions du plan ainsi que de leurs développements ultérieurs (transports, logistique, réorganisation des flux et des usages) ; - associer des moyens, des critères et indicateurs de suivi aux mesures ERC ainsi définies afin de les suivre dans le temps et prévoir le cas échéant des mesures correctives.....19
- (5) L'Autorité environnementale recommande de détailler comment le projet de plan local de mobilité prend en compte les prescriptions du document d'orientation et d'objectif du SCoT de la Métropole du Grand Paris, en particulier les prescriptions P56 à P64.....21
- (6) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer précisément la mise en œuvre des actions du PCAET 2020-2026 relatives à la mobilité, dans le cadre du projet de plan local de mobilité, s'agissant notamment de l'atteinte des objectifs attachés et des perspectives actuelles en la matière.....21
- (7) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables à celles qui ont été retenues au titre des actions du plan et de justifier les choix retenus au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.....22
- (8) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter le plan d'action par des actions territorialisées ciblées sur la réduction du trafic et des vitesses des axes routiers les plus polluants ; - faire correspondre des objectifs opérationnels de réduction des concentrations des émissions des polluants atmosphériques (NO₂, PM₁₀ et PM_{2.5}) aux différentes actions qui y participent, de manière à contribuer à la définition d'une stratégie ambitieuse vis-à-vis des risques sanitaires, les valeurs de l'OMS constituant une valeur de référence en la matière ; - modéliser les émissions de polluants atmosphériques à l'échelle

- du territoire, après mise en œuvre des actions du plan local de mobilité ; - établir un plan air renforcé à l'échelle de l'EPT conformément à la loi d'orientation des mobilités.....25
- (9) L'Autorité environnementale recommande de : - modéliser les actions du plan local de mobilité sur le bruit et de présenter les résultats à l'échelle des composantes du territoire, avant projet (état initial), sans PLM (situation de référence) et avec mise en œuvre du PLM, afin d'en apprécier les effets et le cas échéant, par des mesures complémentaires, de pouvoir accroître les bénéfices et résoudre les points noirs résiduels - préciser comment le plan de mobilité va contribuer à la réduction des niveaux sonores, notamment dans les secteurs dans lesquels ils excèdent nettement les valeurs retenues par l'Organisation mondiale de la santé pour caractériser l'effet néfaste du bruit sur la santé.....26
- (10) L'Autorité environnementale recommande de cartographier les principales activités logistiques envisagées et de décrire leurs incidences en termes de trafic et de bruit associés, et de proposer des mesures visant à éviter et réduire l'exposition des populations, notamment sensibles à ces nuisances.....27
- (11) L'Autorité environnementale recommande de démontrer l'efficacité des actions du plan local de mobilité sur les secteurs multi-exposés aux nuisances environnementales et comportant des populations vulnérables en fonction de leur âge et de leur situation socio-économique.....27
- (12) L'Autorité environnementale recommande de : - poursuivre les travaux portant sur les indices de marchabilité et de cyclabilité afin de démontrer que le plan local de mobilité a des incidences positives sur l'incitation des populations et usagers à la marche et au vélo : - renforcer ses actions dans les secteurs où les indices sanitaires sont particulièrement dégradés.....27
- (13) L'Autorité environnementale recommande de : - actualiser, dans le cadre du projet, le diagnostic des difficultés de circulation des transports de surface sur le territoire ; - définir sur cette base des priorités de résorption des difficultés pour améliorer durablement les conditions de déplacements des usagers, en particulier en heures de pointe.....28
- (14) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer dans une analyse de cycle de vie la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre liées aux différentes actions du plan local de mobilité et de prioriser en conséquence les scénarios d'actions les plus bénéfiques, et les actions ayant les incidences négatives les plus réduites sur l'environnement et le climat.....29
- (15) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser pour chaque secteur territorial les effets des projets découlant des actions du plan local de mobilité de nature à affecter les milieux naturels et la nature en ville, et proposer en conséquence des mesures d'évitement et de réduction à retenir par l'EPT dans le cadre de ses documents d'urbanisme ; - de situer les principales activités logistiques envisagées, de décrire précisément leurs incidences sur la trame verte et bleue du territoire, et de prévoir des mesures visant à éviter toute atteinte aux milieux naturels et espaces verts, tout accroissement local des effets d'îlot de chaleur urbains ou des phénomènes de ruissellement du fait de sites imperméabilisés. - d'analyser les incidences potentiellement négatives sur le milieu aquatique, voire le paysage, du développement des activités logistiques (connues ou envisageables) utilisant la Seine et le Canal Saint-Denis, et du trafic fluvial lié, et de prévoir des mesures en vue de prévenir ou au moins de réduire ces incidences.....31