



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Décision portant obligation de réaliser une évaluation environnementale  
de l'élaboration du plan local des mobilités de Grand Paris Grand Est (93)  
après examen au cas par cas**

**N° MRAe DKIF-2025-005  
du 12 mars 2025**

**La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe)**, qui en a délibéré collégialement le 12 mars 2025, chacun des membres délibérants attestant qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans la présente décision ;

Vu la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001, du Parlement européen et du Conseil, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, notamment son annexe II ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.122-4, R.122-17 et R.122-18 relatifs à l'évaluation environnementale des plans et programmes ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L.1214-1 à L.1214-38 ;

Vu les décrets n°2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable » et n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu les arrêtés des 20 décembre 2021, 28 novembre 2022, 19 juillet 2023, 9 novembre 2023, 5 juillet 2024 et 20 septembre 2024 et du 27 février 2025 portant nomination ou retrait de membres de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France ;

Vu le règlement intérieur de la MRAe d'Île-de-France adopté le 9 août 2023 et publié au bulletin officiel du ministère de la transition écologique le 26 août 2023;

Vu la demande d'examen au cas par cas relative à l'élaboration du plan local des mobilités (PLM) de l'établissement public territorial (EPT) de Grand Paris Grand Est (GPGE) (Seine-Saint-Denis), reçue complète le 21 janvier 2025 et consultable sur le site internet de la MRAe d'Île-de-France ;

Sur le rapport d'Isabelle BACHELIER-VELLA, coordinatrice,

Considérant les objectifs du projet de PLM qui vise à définir l'organisation des mobilités des personnes et des marchandises sur le territoire de l'EPT GPGE<sup>1</sup> notamment en déclinant un socle d'actions obligatoires définies par le plan des mobilités en Île-de-France<sup>2</sup> (PDMIF). Le PDMIF établit cinq grands leviers d'actions : *le développement des modes alternatifs à la voiture solo, le partage de la voirie et de l'espace public entre les modes, l'optimisation de la logistique urbaine, l'évolution des parcs de véhicules [automobiles] et le changement des comportements liés aux mobilités* ;

Considérant que le projet de PLM se décline en treize orientations et une quarantaine d'actions dont le contour exact n'est pas présenté à ce stade dans le dossier adressé ;

Considérant le territoire de GPGE qui se caractérise par :

- une forte exposition aux pollutions sonores et atmosphériques liées aux infrastructures de transport notamment routières (autoroutes : A103, A86 et A4 et routes départementales : RD 902, RD 933, RD 934, RD 970 ou encore RD 301) ;

1 L'EPT est composé de quatorze communes : Clichy-sous-Bois, Coubron, Gagny, Gournay-sur-Marne, Le Raincy, Les Pavillons-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Rosny-sous-Bois, Vaujours, Villemomble. Il comptait 413 020 habitants en 2022 (Insee).

2 Ce plan a fait l'objet de l'avis n°MRAe APPIF-2024-133 du 27 novembre 2024.

- une importante dépendance aux modes de déplacements motorisés, avec un taux de motorisation des ménages supérieur aux moyennes départementale et régionale (respectivement 74 % contre 61 % et 65 % - Insee 2021)) ;
- une desserte en transports en commun, un maillage en infrastructure pour modes actifs et un potentiel intermodal inégaux dans les quatorze communes ;

Considérant que l'analyse de l'état initial de l'environnement présentée ne permet pas de connaître les parts modales dans le territoire pour l'ensemble de la chaîne de déplacements ;

Considérant que la stratégie portée par le projet de PLM de GPGE n'est pas explicitement présentée et ne comporte pas d'objectifs chiffrés à un horizon temporel défini, notamment concernant la trajectoire d'évolution des mobilités ;

Considérant que, en application de l'article L.1214-34 du code des transports, « *les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan local de mobilité [devront être] compatibles [ou rendues compatibles] avec ce dernier* », et que le projet de PLM de GPGE doit, dès lors, être suffisamment opérationnel et prescriptif, d'une part pour une mise en œuvre effective et efficace des actions qu'il prévoit en matière de réduction des mobilités carbonées et de développement des modes alternatifs de déplacement, et d'autre part pour limiter les incidences négatives potentielles de ces actions, ainsi que celles des décisions prévues, sur l'environnement et la santé humaine ;

Considérant qu'une première analyse des incidences est présentée dans le dossier d'examen au cas par cas qui conclut très majoritairement à une incidence positive du projet de PLM de GPGE dans l'ensemble des thématiques environnementales, à l'exception des milieux naturels, du paysage et du patrimoine, mais que l'absence d'actions définies dans leurs objectifs et leurs modalités ne permet pas de déterminer dans quelle mesure elles auraient effectivement pour effet d'améliorer la situation environnementale et sanitaire du territoire ;

Considérant, dans la continuité du point précédent, que l'absence de stratégie chiffrée en matière d'évolution des parts modales ne permet pas de démontrer qu'une évolution en faveur de modes moins énergivores, moins émetteurs de gaz à effet de serre et moins sources de pollutions, en particulier sonores et atmosphériques, va effectivement être engagée sur le territoire avec le PLM et du fait du PLM ;

Considérant, au vu de l'ensemble des informations fournies par la personne publique responsable, des éléments évoqués ci-avant et des connaissances disponibles à la date de la présente décision, que l'élaboration du plan local des mobilités de Grand Paris Grand Est est dès lors susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation environnementale de certains plans et programmes ;

**Décide :**

**Article 1er :**

L'élaboration du plan local des mobilités de Grand Paris Grand Est telle qu'elle résulte du dossier transmis à l'Autorité environnementale le 21 janvier 2025 nécessite une évaluation environnementale.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale de l'élaboration du plan local des mobilités sont explicités dans la motivation de la présente décision.

Ils concernent notamment l'analyse des incidences du projet de PLM sur l'environnement et la santé humaine, notamment l'exposition des populations à une qualité de l'air et un environnement sonore dégradés par rapport aux valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé, qui constitue la référence en matière de santé humaine, et l'amélioration des conditions d'usage des modes actifs de déplacements.

### Article 2 :

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-18 du code de l'environnement, ne dispense pas des obligations auxquelles la procédure d'élaboration du plan local des mobilités de Grand Paris Grand Est peut être soumise par ailleurs.

Une nouvelle demande d'examen au cas par cas du projet d'élaboration du plan local des mobilités de Grand Paris Grand Est est exigible si les orientations générales de ce document viennent à évoluer de manière substantielle.

### Article 3 :

En application de l'article R.122-18 (II) précité, la présente décision sera jointe au dossier d'enquête publique ou de mise à disposition du public et sera publiée sur le site internet de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

**Délibéré en séance le 12/03/2025**

**Siégeaient :**

**Éric ALONZO, Isabelle AMAGLIO-TERISSE, Sylvie BANOUN, Denis BONNELLE,  
Monica Isabel DIAZ, Ruth MARQUES**

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France,

La présidente par intérim



Sylvie BANOUN

### Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

La présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du IV de l'article R. 122-18 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

### Où adresser votre recours gracieux ?

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé par voie postale à :

Monsieur le président de la mission régionale d'Autorité environnementale

DRIEAT d'Île-de-France  
Service connaissance et développement durable  
Département évaluation environnementale  
12, Cours Louis Lumière – CS 70 027 – 94 307 Vincennes cedex  
par voie électronique à l'adresse suivante : [ae-urba.scdd.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ae-urba.scdd.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr)

**Où adresser votre recours contentieux ?**

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise  
2-4 Boulevard de l'Hautil  
BP 30 322  
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

Le recours peut également être déposé via l'application Télérecours accessible à partir du lien suivant : <https://www.telerecours.fr/>