



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
sur le projet de plan local de mobilité (PLM) de
l'établissement public territorial Grand Paris Grand Est (93)
à l'occasion de son élaboration

N°MRAe APPIF-2025-099
du 8/10/2025

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de plan local de mobilité (PLM) de l'établissement public territorial (EPT) Est Grand Paris Grand Est (93) dans le cadre de son élaboration, et sur son rapport environnemental, daté de juin 2025, qui rend compte de son évaluation environnementale.

Le plan local de mobilité (PLM) de l'EPT Grand Paris Grand Est vise à faire évoluer les pratiques de déplacements vers une mobilité plus durable pour une période de 5 ans (2025-2030). Il contient un diagnostic et plan d'actions qui engage l'EPT ainsi que les différents acteurs des mobilités du territoire, et qui décline les actions du nouveau plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) sur le territoire de l'EPT.

Soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas par décision n° MRAe DKIF-2025-005 du 12 mars 2025, le projet a été arrêté en conseil communautaire du 1^{er} juillet 2025.

Caractérisé par un taux de motorisation des ménages élevé (74%) traduisant une dépendance marquée à la voiture, dans un contexte de développement urbain, le territoire de Grand Paris Grand Est porte des enjeux forts en matière de mobilités. Ces enjeux concernent la réduction de l'usage de la voiture individuelle et de sa place dans l'espace public, la diminution du trafic routier, le renforcement de l'attractivité du réseau de bus, le développement des modes actifs de déplacements, l'amélioration de l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges multimodaux et le développement d'alternatives au transport routier de marchandises.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour le projet concernent :

- la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre ;
- la santé humaine, au regard de la qualité de l'air et de l'environnement sonore ;
- la qualité des espaces publics et le cadre de vie.

Les actions prévues dans le plan local de mobilité sont principalement de nature stratégique et génèrent des effets globalement positifs sur l'environnement et la santé publique. Ces effets incluent une réduction des nuisances sonores, une diminution de la pollution de l'air et la création d'espaces publics plus agréables. Pour autant, certaines améliorations doivent être apportées.

Aussi, les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- préciser la stratégie territoriale chiffrée d'évolution des parts modales à horizon de fin de mise en œuvre du plan local de mobilité (2030), ainsi que l'ensemble des objectifs opérationnels visés par les actions du plan ;
- développer la présentation des calendriers prévisionnels, moyens humains et financiers associés aux actions ;
- recentrer la stratégie opérationnelle autour de la question centrale de l'anticipation de l'arrivée des lignes du Grand Paris Express et de la multimodalité liée (plans de circulation et conditions de stationnement) ;
- conforter particulièrement les actions relatives à la réduction du stationnement sur voirie ;
- présenter un développement territorialisé des incidences sur l'environnement et la santé des actions du plan, ainsi que des mesures ERC, en fonction de la connaissance actuelle des projets locaux ;
- évaluer les contributions des actions en matière de réduction des consommations énergétiques, de réductions des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, de réduction des concentrations des polluants atmosphériques et de réduction du bruit des transports ;
- mieux caractériser les incidences des actions sur le cadre de vie.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles précède l'avis détaillé.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet de plan local de mobilité.....	7
1.1. Contexte du projet de plan local de mobilité de Grand Paris Grand Est.....	7
1.2. Le territoire de l'EPT Grand Paris Grand Est et ses mobilités.....	8
1.3. Modalités d'association du public en amont du projet de plan local de mobilité.....	10
1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale.....	10
2. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	11
2.1. Le diagnostic territorial et des mobilités.....	11
2.2. Une stratégie à préciser.....	12
2.3. Le plan d'action.....	13
2.4. L'évaluation environnementale.....	16
2.5. Articulation du PLM avec les documents de planification existants.....	17
2.6. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	19
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	19
3.1. Consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre.....	19
3.2. Santé humaine.....	20
3.3. Qualité des espaces publics et du cadre de vie.....	23
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	24
ANNEXE.....	25
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	26

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 environnementale² 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 Grand Paris Grand Est (93) pour rendre un avis sur son plan local de mobilité (PLM), à l'occasion de son élaboration, et sur la base de son rapport environnemental daté de juin 2025.

Le plan local de mobilité de Grand Paris Grand Est est soumis, à l'occasion de son élaboration, 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 l'Autorité environnementale n°DKIF-2025-005 du 12 mars 2025.

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 8 juillet 2025. 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 17 juillet 2025.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 8 octobre 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de plan local de mobilité de Grand Paris Grand Est à l'occasion de son élaboration.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport d'Isabelle BACHELIER-VELLA, 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.

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).

2 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement).

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 environnementale 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

BHNS	Bus à haut niveau de service
DOO	Document d'orientation et d'objectifs (du SCoT)
EE	Évaluation environnementale
EGT	Enquête globale transport
Energif	Application de visualisation cartographique et de mise à disposition des données du Rose
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
EPT	Établissement public territorial
ERC	Séquence « éviter – réduire - compenser »
GES	Gaz à effet de serre
GPE	Grand Paris Express
IdFM	Île-de-France Mobilités
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
Iris	Îlots regroupés pour l'information statistique
IRVE	Infrastructures de recharge de véhicule électrique
Lden	Level day-evening-night, représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée
Ln	Level night, représente le niveau de bruit moyen au cours de la nuit
MOA	Maître d'ouvrage
Mos	Mode d'occupation du sol
MRAe	Mission régionale d'autorité environnementale
NO₂	Dioxyde d'azote
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OMS	Organisation mondiale de la santé
ORS	Observatoire régional de santé d'Île-de-France
PCAET	Plan climat-air-énergie territorial
PDMIF	Plan des mobilités en Île-de-France
PDUIF	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
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
PPE	Programmation pluriannuelle de l'énergie
QPV	Quartier prioritaire de la politique de la ville
RER	Réseau express régional
Rose	Réseau d'observation statistique de l'énergie et des émissions de GES en Île-de-France
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
Sdrif	Schéma directeur de la région Île-de-France
SNBC	Stratégie nationale bas-carbone
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique

Avis détaillé

1. Présentation du projet de plan local de mobilité

1.1. Contexte du projet de plan local de mobilité de Grand Paris Grand Est

Les plans de mobilité sont des documents régis par les [articles L. 1214-1 à L. 1214-38 du code des transports](#), qui se substituent aux plans de déplacements urbains³. 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 : le niveau régional, responsable du plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) et un niveau local, celui des syndicats mixtes et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), dans le cas présent l'établissement public territorial (EPT) Grand Paris Grand Est⁴, chargé d'élaborer son plan local de mobilité (PLM).

À l'échelle régionale, le nouveau plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF), portant sur la période 2020-2030, se substitue au plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), portant sur la période 2010-2020, en vigueur depuis 2014. Élaboré par Île-de-France Mobilités (IdFM) et arrêté par le conseil régional du 27 mars 2024, le PDMIF a définitivement été adopté par le conseil régional du 25 septembre 2025⁵.

■ Le projet de plan local de mobilité (PLM) de Grand Paris Grand Est

L'élaboration du plan local de mobilité (PLM) de l'EPT Grand Paris Grand Est a été engagée par délibération n°CT2024-06-25-26 du conseil de territoire du 25 juin 2024⁶ et le projet a été arrêté par délibération n°CT2025-07-01-05 du conseil de territoire du 1^{er} juillet 2025⁷. Il s'agit du premier document de planification des mobilités réalisé à l'échelle de l'EPT Grand Paris Grand Est qui ne disposait pas, jusqu'alors, de document équivalent⁸. Le plan local de mobilité de Grand Paris Grand Est est établi pour une période de 5 ans. Il contient un diagnostic et plan d'actions qui engage l'EPT ainsi que les différents acteurs des mobilités du territoire.

Les objectifs du plan local de mobilité⁹ portent sur :

- l'amélioration de l'accessibilité du territoire ;
- le renforcement de l'attractivité du réseau de transports collectifs ;
- le développement des modes actifs de déplacements (marche, vélo) ;
- l'amélioration de l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges multimodaux ;
- l'innovation concernant les nouvelles solutions de mobilité (covoiturage, transport à la demande, véhicules électriques...) ;
- la réduction globale de l'usage de la voiture individuelle et de sa place dans l'espace public ;
- le traitement des problématiques de stationnement ;
- le développement d'alternatives au transport routier de marchandises et l'optimisation des livraisons (sujet de la logistique urbaine).

3 En application de la loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019 (loi LOM).

4 La loi d'orientation des mobilités a rendu obligatoire en Île-de-France l'élaboration de plans locaux de mobilité (PLM) à compter du 1^{er} janvier 2021 pour la Ville de Paris et les EPCI, à l'exception des communautés de communes.

5 <https://www.iledefrance.fr/espace-media/doc/CR2025-028RAP.pdf>

6 <https://www.grandparisgrandest.fr/app/uploads/2023/11/CT2024-06-25-26.pdf>

7 https://www.grandparisgrandest.fr/app/uploads/2025/06/CT2025-07-01-05-Mobilite-projet.PLM_.GPGE_.pdf

8 Les anciens plans locaux de déplacements avaient un caractère facultatif jusqu'à la mise en œuvre de la loi d'orientation des mobilités au 1^{er} janvier 2021.

9 <https://www.grandparisgrandest.fr/a-mon-service/pour-mes-deplacements/plan-local-de-mobilite-un-plan-pour-mieux-se-deplacer/>

Le plan local de mobilité de Grand Paris Grand Est a été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas par décision n°MRAe DKIF-2025-005¹⁰ du 12 mars 2025. Les motifs de la soumission concernaient :

- la nécessité de connaître les parts modales de déplacements sur le territoire et de définir une stratégie chiffrée d'évolution de ces parts modales à un horizon temporel défini ;
- la déclinaison de la stratégie en actions prescriptives sur les transports et modes de déplacements, permettant in fine d'améliorer la situation sanitaire et environnementale du territoire, notamment de réduire les consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre à l'échelle du territoire, et de réduire l'exposition des populations à des pollutions sonores et atmosphériques ;

1.2. Le territoire de l'EPT Grand Paris Grand Est et ses mobilités



Figure 1: Les 14 communes de Grand Paris Grand Est (plaquette institutionnelle, p.3)

Établissement public territorial (EPT) de la Métropole du Grand Paris, créé en 2016, Grand Paris Grand Est regroupe quatorze communes de l'est du département de Seine-Saint-Denis¹¹, sur une superficie de 71,6 km² et pour une population totale de 413 020 habitants au 1^{er} janvier 2022¹².

Grand Paris Grand Est se caractérise par¹³ une croissance annuelle moyenne de population de +0,62 % sur la période 2015-2021 due principalement au solde naturel¹⁴ et une croissance annuelle moyenne du nombre d'emplois de +0,12 % sur la période 2015-2021, avec 104 500 emplois en 2021. Le taux de chômage des 15-64 ans s'est établi à 12,6 % en 2021. 21,5 % de la population vivait en quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV) en 2020. Le territoire totalise 175 607 logements en 2021, dont 23,6 % de logements sociaux.

Le territoire de Grand Paris Grand Est est artificialisé à hauteur de 84 % de sa surface tandis que ses espaces naturels, agricoles et forestiers se localisent principalement au Nord-Est et au Sud-Est (Mos¹⁵ 2021).

Le territoire présente des infrastructures majeures de transport routier (autoroutes A3, A4, A86, A103 et départementales dont D933, D902 ou D40), ainsi que des infrastructures ferroviaires, et il se situe à proximité des aéroports de Paris générateurs de trafic aérien. Ce contexte engendre une exposition forte aux pollutions atmosphériques et sonores à réduire. Il motive par ailleurs la nécessité de réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet

10 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2025_03_12_ept_gpge_plm_decision_deliberee.pdf

11 Les communes appartenant à l'établissement public territorial Grand Paris Grand Est sont 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.

12 Insee, recensement de la population municipale, 2022.

13 Chiffres de l'Observatoire des territoires (ANCT) : <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/>

14 Le solde naturel est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistrés au cours d'une période (Insee). Sur la période 2015-2021, il a été de 4 402 habitants sur le territoire de Grand Paris Grand Est.

15 Inventaire numérique du mode d'occupation du sol de l'Île-de-France : <https://geoweb.iau-idf.fr/ressources/cartoviz/mos2021/interco/200058790.pdf>

de serre dans le secteur des transports. Est ainsi justifié le bien-fondé de la mise en œuvre de politiques de réduction de l'usage de la voiture individuelle, de diminution du trafic routier et de développement des modes alternatifs

Le territoire est desservi par deux lignes de RER (le RER A et le RER E), la ligne 11 du métro (à Rosny-Bois-Perrier) et le tramway T4 (dont une nouvelle branche a été réalisée de Livry-Gargan à Montfermeil). 75 % du territoire se situe à moins de 300 m d'un point d'arrêt du réseau bus ou 500 m d'une station de tramway ou 1000 m d'une gare. Cela concerne environ 90 % de la population de Grand Paris Grand Est. Plusieurs aménagements futurs et projets de transport en commun vont voir le jour dans les années à venir : ligne 15 Sud du Grand Paris Express (GPE) à Noisy-Champs, ligne 15 Est du GPE à Rosny-Bois-Perrier, ligne 16 du GPE à Clichy-Montfermeil puis Noisy-Champs, bus à haut niveau de service (BHNS) Tzen 3, bus Bord de Marne. Le prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs est, quant à lui, en cours de réflexion.

Les aménagements cyclables sont très réduits et discontinus à l'échelle du territoire hormis sur les voiries départementales et le long des cours d'eau. L'absence d'aménagements cyclables entre le nord et le sud du territoire a été relevé lors de la concertation préalable de l'élaboration du plan local de mobilité. Les discontinuités cyclables limitent les opportunités de rabattement vélo sur les gares et stations.

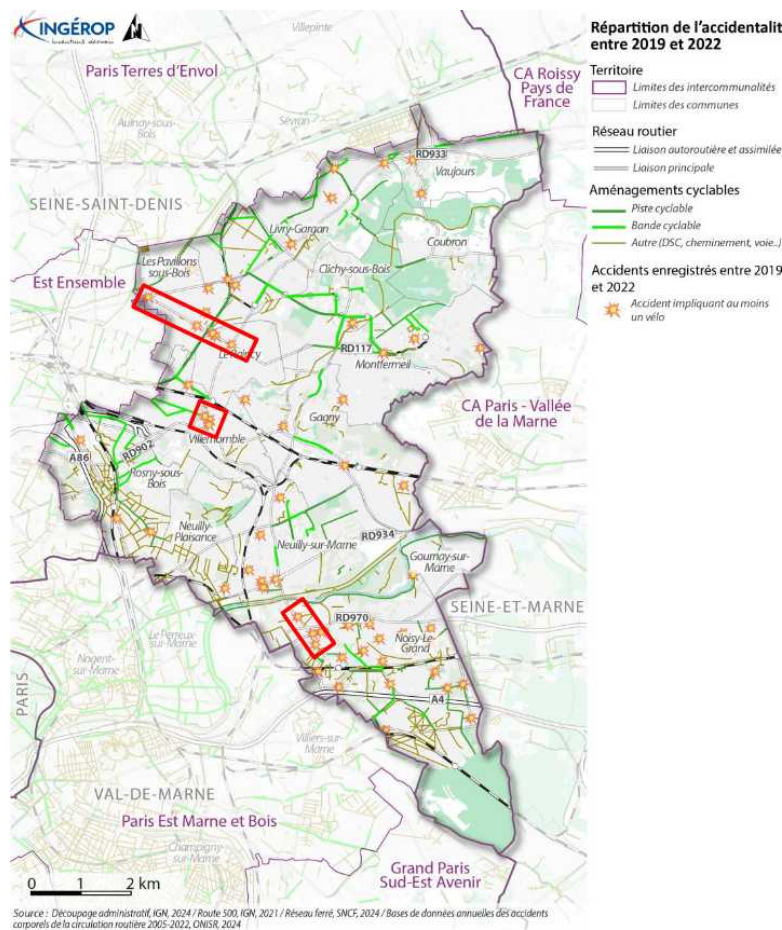


Figure 2: Réseau des pistes cyclables sur le territoire ainsi que les zones d'accidents répertoriées (encadré en rouge) - p. 54 du Rapport Phase 1

1.3. Modalités d'association du public en amont du projet de plan local de mobilité

Le projet de plan local de mobilité a été le fruit d'une co-construction en deux temps : le temps de l'élaboration du diagnostic et celui de la construction du plan d'actions, tant avec les partenaires du territoire (organismes publics, associations) qu'avec les habitants. Ceci apparaît au début des documents présentés.

Les sept ateliers thématiques avec les partenaires (4 en octobre 2024 en phase diagnostic et 3 en janvier/février 2025 en phase plan d'action) ont eu pour objectifs de collecter les projets des partenaires, de débattre des principaux enjeux, d'identifier des pistes d'actions et d'échanger sur les actions proposées (plan d'action, p.7).

Les dix ateliers de concertation publique (4 entre mi-novembre et début décembre 2024, 6 entre fin mars et début avril 2025) ont permis, de débattre des enjeux sur les bases du diagnostic, de réfléchir aux pistes d'actions, mais aussi d'interroger l'acceptabilité des habitants (plan d'action, p.8). Une synthèse de sujets soulevés par les participants est retranscrite (diagnostic, pp. 9-10). Les sujets concernent notamment le « *travail sur les discontinuités [cyclables] aux limites communales* », « *la mise en accessibilité de l'espace public et du réseau de bus* », « *l'amélioration de la fréquence des bus* », la « *problématique de véhicules ventouses* » ou encore « *la réduction du trafic de transit dans les secteurs résidentiels* ».

Les résultats d'une enquête à destination des habitants sur les pratiques de déplacements ont été partagés (en annexe du diagnostic). Pour l'Autorité environnementale, dans le dossier présenté, il reste difficile de comprendre les évolutions qui sont directement rattachées de ce dialogue.

1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet de plan local de mobilité concernent :

- la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre ;
- la santé humaine, au regard de la qualité de l'air et de l'environnement sonore ;
- la qualité des espaces publics et le cadre de vie.

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

Le dossier transmis du projet de plan local de mobilité de Grand Paris Grand Est est composé de deux documents principaux : un diagnostic et un plan d'action (fiches-actions). Il est accompagné, en outre, d'un rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale menée, ainsi que d'un résumé non technique, visant à faciliter la compréhension de l'évaluation environnementale par le grand public.

2.1. Le diagnostic territorial et des mobilités

Le diagnostic du plan local de mobilité comporte :

- une partie dédiée au diagnostic territorial ;
- une partie focalisée sur les mobilités ;
- une synthèse d'enjeux (matrice Atouts – faiblesses – opportunités – menaces, diagnostic p. 145) ;
- une synthèse des orientations et objectifs visés (pp. 150-151).

Le diagnostic territorial est illustré par des cartes concernant les caractéristiques du territoire dont les coupures créées par les infrastructures de transport (p.18), le taux de motorisation par secteur Iris¹⁶ (p. 25), les pôles générateurs de déplacement (p. 28) et les projets urbains (p. 33).

Les activités économiques du territoire ont généré 105 000 emplois en 2021 essentiellement situés sur les communes de Noisy-le-Grand (28 200 emplois) et Rosny-sous-Bois (15 800 emplois). Celles-ci sont diversement réparties sur le territoire, entraînant des mobilités pendulaires polarisées sur les bassins d'emploi situés au sud et à l'ouest. Les flux domicile-travail mettent en évidence le fait que le territoire émet plus de travailleurs qu'il n'en reçoit. La répartition se fait ainsi par jour en moyenne (chiffres Insee 2021) : 126 950 travailleurs quittent le territoire (55%), 54 190 travailleurs rejoignent le territoire (24%) et 48 730 travailleurs se déplacent à l'intérieur du territoire (21%).

Le taux de motorisation de la population est élevé à 74 % (p. 25) alors que la moyenne régionale est de 65 % et la moyenne départementale de 61 %, ce qui démontre la forte dépendance des ménages à la voiture, représentant un enjeu majeur pour le plan local de mobilité. Comme le montre la figure ci-contre, le taux de motorisation présente des disparités territoriales. Dans les secteurs les moins desservis par les transports en commun, la multi-motorisation apparaît plus forte (cf. p. 27).

Le diagnostic des mobilités représente des cartes de flux dont les flux entrants et sortants (pp. 42-45) et les flux internes au territoire entre communes (p. 48). Les conditions de circulation, l'accidentalité du réseau viaire (pp. 50-57) ou encore les politiques de stationnement (pp. 67-68) sont correctement décrites et cartographiées. L'Autorité environnementale remarque positivement que ce diagnostic (pp. 70-72) permet aussi une territorialisation des normes de stationnement proposées par le plan des

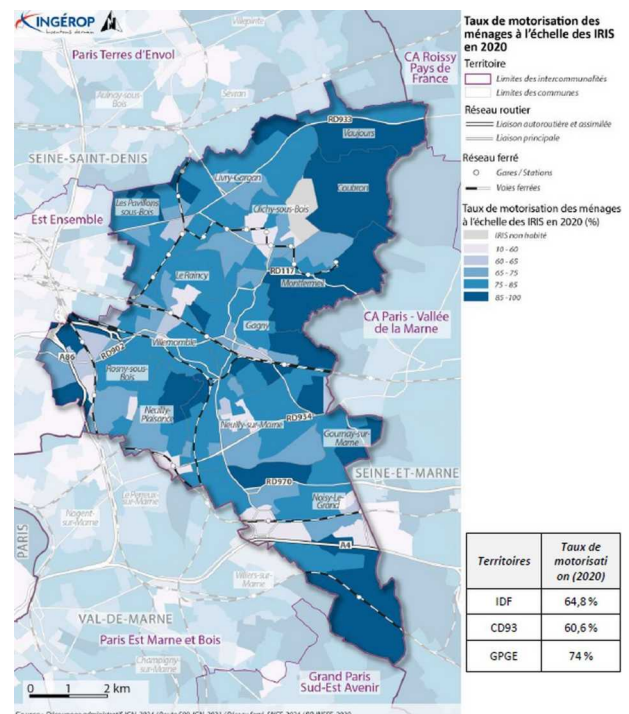


Figure 3: Carte du taux de motorisation des ménages en 2020 sur le territoire à l'échelle des Iris (découpage Insee) - Diagnostic, p. 25

16 Les Iris sont les plus petites unités spatiales statistiques utilisées par l'Insee.

mobilités en Île-de-France (PDMIF), pour les bureaux neufs d'une part et pour les logements neufs d'autre part, étant précisé qu'une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunale (PLUi) est prévue sur cette base.

La répartition des modes de rabattement des voyageurs sur les différentes gares et stations du territoire bénéficie d'une représentation graphique (p. 77). L'offre bus est précisée en termes de fréquence de lignes (pp. 83-85) et ses points durs de circulation sont répertoriés (p. 87). Les zones de carence du réseau de transports collectifs sont révélées (p. 88). Les offres d'intermodalité en gare sont détaillées par gare (pp. 90-92). Concernant les nouvelles gares en projet de Noisy-Champs et de Clichy-Montfermeil sur la ligne 16 du GPE, le diagnostic prend en compte différentes hypothèses de rabattement.

Pour le vélo, le diagnostic (p.99) cartographie les différents aménagements cyclables du territoire et présente (p. 101) « des secteurs à fort enjeu pour l'aménagement d'itinéraires cyclables à l'échelle intercommunale [qui] ont été identifiés lors d'une étude menée en 2021 ». Au-delà des stratégies de développement des itinéraires, le diagnostic relate des besoins d'amélioration, concernant les aménagements (p. 108), issus du Baromètre vélo qui « est établi à partir d'une enquête de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) dont la première date de 2017, la suivante de 2019 et la dernière de 2021. ». Ce Baromètre vélo localise également des besoins en stationnement sur le territoire (p. 111) « dans les centres-villes et polarités ainsi qu'au niveau des pôles d'échanges et équipements ». Tout comme pour le stationnement des véhicules, les normes de stationnement vélo préconisées par le PDMIF au sein des constructions sont territorialisées (p. 114). Le diagnostic (pp. 116-117) révèle enfin les secteurs de moindre accessibilité piétonne et vélo du territoire.

A ce jour, environ 380 points de recharge IRVE¹⁷ sont déployés sur le territoire (p. 120). Les communes de l'ouest de l'EPT sont mieux dotées et disposent de davantage de sites de recharge à usage public : « Rosny-sous-Bois (13 sites d'implantation, correspondant à 74 prises) » ou « Villemomble (6 sites d'implantation correspondant à 74 prises) ». Certaines communes sont très peu équipées comme Coubron, Le Raincy et Gagny. Des projets d'installation IRVE sont en cours à Montfermeil (« 18 postes de recharge seront déployés en 2025 »). Le PDMIF fixe un objectif de « 2 400 points de recharge à horizon 2030 » pour l'ensemble de l'EPT.

S'agissant de la logistique urbaine, le diagnostic (p. 135-136) cartographie notamment les estimations du nombre de mouvements hebdomadaires en réception et en expédition, les secteurs les plus dynamiques étant les centres commerciaux et centralités urbaines locales. Les mouvements de véhicules utilitaires légers, camions porteurs et véhicules articulés sont aussi cartographiés (pp. 137-139).

Le diagnostic des mobilités apparaît globalement de qualité avec de nombreuses informations détaillées, territorialisées et exploitables. Des synthèses d'enjeux par thématique se retrouvent dans l'évaluation environnementale du projet (partie « État initial de l'environnement »).

2.2. Une stratégie à préciser

Le diagnostic (p. 39-40) des parts modales de déplacements (des personnes) à l'échelle du territoire s'appuie sur l'enquête globale transport EGT 2010 à l'échelle régionale qui traduit pour Grand Paris Grand Est, une part modale forte de la voiture (47,3 % des déplacements). A l'appui de l'enquête globale transport EGT H2020, les évolutions de tendances entre 2010 et 2020 ne sont transcrites qu'à l'échelle régionale. L'évaluation environnementale (p. 18) présente sur un diagramme circulaire les parts modales des déplacements mais les données associées à cette représentation ne sont pas sourcées et le diagramme semble ne concerner que les déplacements domicile-travail.

Il conviendrait d'évaluer précisément les parts modales des déplacements, tous déplacements confondus, avant mise en œuvre du plan local de mobilité à l'échelle de Grand Paris Grand Est, puis de fixer des objectifs d'évolution de ces parts modales à l'horizon 2030 de fin de mise en œuvre du plan.

D'une manière générale, pour l'Autorité environnementale, la stratégie proposée pour le plan local de mobilité manque d'être précisée par l'ensemble des objectifs opérationnels (concrets et/ou territorialisés) repris par les

17 Infrastructures de recharge de véhicule électrique.

actions du plan ou pouvant les concerner, le cas échéant. Ces objectifs opérationnels peuvent servir à estimer les contributions des actions aux objectifs d'évolution des parts modales.

(1) L'Autorité environnementale recommande :

- d'évaluer les parts modales de déplacements sur le territoire de Grand Paris Grand Est ;
- de préciser la stratégie territoriale avec des données chiffrées sur l'évolution de ces parts modales à horizon 2030 (fin de mise en œuvre du plan local de mobilité) tout en veillant à leur cohérence avec la stratégie régionale du plan des mobilités en Île-de-France ;
- de présenter l'ensemble des objectifs opérationnels visés par les actions du plan local de mobilité ;
- de justifier la stratégie d'évolution des parts modales par les contributions opérationnelles des actions.

2.3. Le plan d'action

Ainsi que rappelé en introduction du plan d'action (p.9), celui-ci est « un document programmatique, élaboré de manière partenariale, visant à construire une vision partagée et cohérente de la mobilité à l'échelle du territoire ».

Le plan d'action est structuré autour des quatre thématiques suivantes :

- A. Réseau viaire, circulation et stationnement ;
- B. Modes actifs, accessibilité et transition énergétique ;
- C. Transports collectifs ;
- D. Logistique urbaine.

Ces quatre thématiques regroupent treize orientations déclinées en quarante actions, elles-mêmes déclinées en mesures. La structuration du plan d'action et de ses orientations est présentée grâce à des cartes mentales (plan d'action, p.10-15).

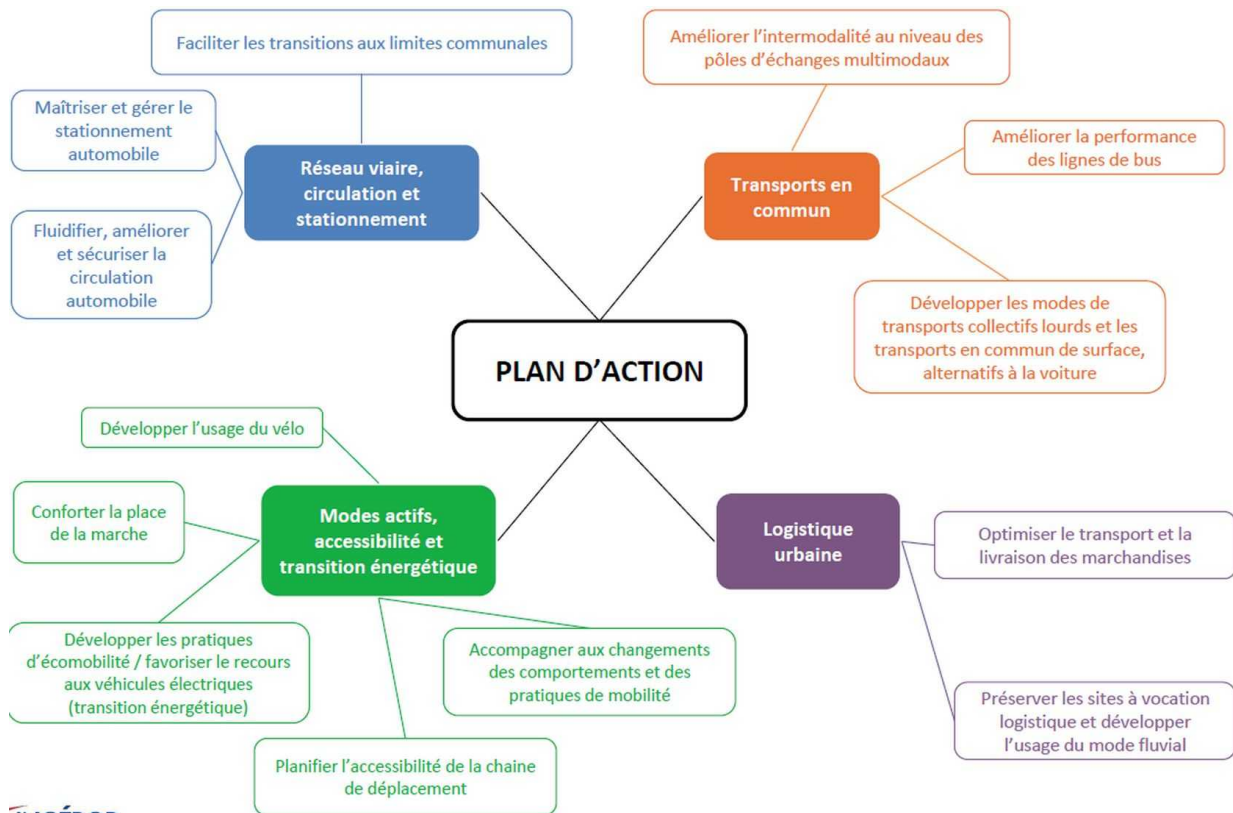


Figure 4: La structuration du plan d'action (p.11)

■ Des modalités opérationnelles de mise en œuvre des actions à développer

A propos des modalités de mise en œuvre des actions, il est précisé que :

- « l'horizon de mise en œuvre des aménagements est de 5 ans ;
- les délais et les coûts ne sont pas imposés aux maîtres d'ouvrage (MOA) et sont indiqués à titre indicatif dans le plan d'action ;
- les coûts resteront à déterminer par les différents MOA. »

L'Autorité environnementale remarque positivement que certains objectifs stratégiques territorialisés apparaissent dans les fiches-actions, renforçant leur opérationnalité et facilitant leur suivi. C'est notamment le cas des objectifs relatifs aux linéaires de voirie à faire évoluer en zone 30 (ou moins) (mesure A.1.2.1, plan d'action, pp. 27-28), des objectifs relatifs au stationnement vélo sur l'espace public et au niveau des gares (mesure B.1.2.1, plan d'action, p.52) ou encore des objectifs de résolution des points noirs de circulation bus (mesure C.2.2, plan d'action, pp. 80-82). Toutefois le caractère spatialisé des actions aurait pu être renforcé dans certaines fiches-actions, notamment s'agissant de la connaissance et de l'avancement des plans de circulation et de stationnement (mesure A.1.3.1, plan d'action, p. 30), de l'exhaustivité de l'identification des coupures urbaines à résorber sur le territoire (mesures A.1.4.1 et A.1.4.2, p. 31).

Bien que les fiches-actions présentent des estimations financières et des plannings de mise en œuvre divisés en trois périodes (court-terme de 0 à 2 ans, moyen terme de 3 à 5 ans, long terme au-delà de 5 ans), la faisabilité technique et le calendrier de réalisation des aménagements et propositions est effectivement renvoyée à la responsabilité des maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voiries « en fonction notamment de leurs contraintes techniques, humaines et budgétaires » (plan d'action, p. 9). Ce renvoi n'apparaît pas totalement satisfaisant en termes de communication auprès du grand public. Un travail partenarial plus approfondi aurait pu permettre aux maîtres d'ouvrage de préciser, a minima à titre indicatif, leurs calendriers prévisionnels, les moyens humains et techniques mobilisés, voire sinon la nature des contraintes affectant ces éléments.

(2) L'Autorité environnementale recommande de développer dans les fiches-actions, en lien avec les partenaires, maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voirie, la présentation des calendriers prévisionnels, moyens humains et financiers associés, sinon des contraintes affectant ces éléments.

■ Une priorité à donner à l'anticipation de l'arrivée du Grand Paris Express et à l'intermodalité

Concernant le point particulier de l'intermodalité, le dossier présenté ne précise pas comment réalisation du PLM s'est appuyée sur le PDMIF pour les communes du cœur de l'agglomération dont font partie 12 des 14 communes de Grand Paris Grand Est (hors Vaujours et Coubron), à savoir (PDMIF arrêté, p. 59). L'Autorité environnementale invite l'EPT Est Grand Paris à veiller à cette compatibilité, à défaut de faire sien l'objectif du PDMIF, à savoir: « Pour le cœur de l'agglomération, le principal enjeu est de rapprocher les caractéristiques de la mobilité de celles de l'hypercentre : démotorisation des ménages et forte réduction des déplacements en modes individuels motorisés au profit d'un transfert modal massif vers les transports collectifs et le vélo, grâce à un développement orienté vers les transports collectifs et à un renforcement de leur attractivité, et à un meilleur partage de l'espace public entre les modes et les usages. Il s'agit également d'y préserver et d'y développer des espaces pour la logistique». En tant que territoire de petite couronne bénéficiant déjà d'un certain niveau de desserte par le réseau de transports en commun lourd (RER A, RER E, métro 11, T4), Grand Paris Grand Est peut réduire son trafic automobile à travers l'enjeu prioritaire d'anticiper l'arrivée de la nouvelle offre de transports collectifs sur le territoire, accélérant la démotorisation des ménages, qui baisse d'un point de pourcentage tous les 5 ans (cf. diagnostic, p. 25). Cette priorité donnée à la préparation de l'arrivée de trois lignes du Grand Paris Express sur le territoire (15 Sud, 15 Est et 16), organisant un rabattement multimodal efficace vers les nouveaux pôles d'échanges, suppose, par exemple, d'agir sur les plans de circulation et conditions de stationnement des différents modes dans l'environnement de ces gares. Il s'agit de développer et de cartographier la mise en œuvre, complétant la mesure A.1.3.1 (plan d'action, p. 30) sur l'élaboration de plans de circulation autour des

futures gares et illustrant et approfondissant la mesure A.3.1.1 (plan d'action, p. 39) qui définit, pour le stationnement, un périmètre réglementaire de 500 m autour des futures gares.

L'action 6.1 du plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) concernant l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux résulte de la mise en place des logiques suivantes : « désaturation des espaces de circulation et décongestion des flux », « mise en accessibilité de la gare », « amélioration urbaine du lien ville-ville à travers la gare (via un passage souterrain ou une passerelle) ». Le PDMIF (p. 234) recommande notamment les déclinaisons suivantes dans les PLM :

- « Recenser les pôles d'échanges multimodaux du territoire et analyser les modes de rabattement existants et à développer, ainsi que les démarches de pôles en cours ;
- Pour les pôles ne faisant pas l'objet d'une démarche de pôle, identifier les dysfonctionnements nécessitant une intervention et, le cas échéant, le lancement d'une démarche de pôle ;
- Pour l'ensemble des pôles, analyser leur articulation avec les schémas de desserte du territoire par les différents modes (en particulier : itinéraires piétons, itinéraires cyclables, axes bus, politiques de stationnement...).

Le plan d'action (pp. 84-85) du projet de plan local de mobilité de Grand Paris Grand Est consacre, au sein de la thématique « Transports collectifs », deux actions dédiées à l'amélioration du rabattement et de l'accessibilité vers les gares et stations existantes d'une part et à la création de pôles d'échanges d'autre part, ceux ayant vocation par leur accessibilité et intégration à accompagner la mise en service des nouvelles infrastructures de transport structurantes. Dans chacune des actions, l'ensemble des pôles d'échanges visés ne sont pas identifiés. Lorsqu'il est question d'études de pôles, il conviendrait d'en préciser l'avancement pour les différents pôles du territoire. D'autre part, les sous-actions opérationnelles (amélioration des connexions bus, itinéraires cyclables, signalétique, éclairage public, cheminements piétons, stationnement vélo..), mériteraient, pour chaque pôle, de faire l'objet d'une connaissance de l'avancement des interventions en cours et des interventions prévues.

(3) L'Autorité environnementale recommande d'améliorer la compréhension des actions relatives à l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux actuels et futurs par l'identification des pôles et des études de pôles liées, ainsi que par la présentation des modalités opérationnelles d'aménagement par pôle.

■ Des actions relatives au stationnement à consolider en vue d'encourager le report modal

Au regard de la diminution du taux de motorisation des ménages du territoire (diagnostic, pp. 25-26), il pourrait être envisagé de profiter du plan local de mobilité pour mener une réflexion d'ampleur sur la réduction de l'offre de stationnement sur voirie, approfondissant la mise en œuvre, sur le territoire, de la mesure A.3.3 (plan d'action, p. 41) visant un réaménagement ponctuel des places de stationnement pour favoriser l'amélioration de l'espace public.

Le projet de PDMIF (mesure 9.2.2 du PDMIF arrêté, p. 294) dispose : « D'ici à 2030, les communes et EPCI détenant la compétence de gestion du stationnement sur voirie réalisent un diagnostic de l'offre et de la demande de stationnement sur voirie sur leur territoire et définissent une vision cible de l'offre permettant en particulier de libérer suffisamment d'espace pour atteindre les objectifs de développement du stationnement vélo sur voirie et la mise en accessibilité de la voirie ». La mesure fait partie du volet socle que les EPCI ayant l'obligation d'élaborer un plan local de mobilité, doivent reprendre. Une évolution rédactionnelle au regard des nouvelles connaissances disponibles sur ce sujet devrait être étudiée.

(4) L'Autorité environnementale recommande de conforter le plan d'actions par des actions relatives à la réduction du stationnement sur voirie en vue de favoriser le report modal, ce en considération de l'offre et de la demande à diagnostiquer, ainsi que d'une vision stratégique.

2.4. 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 est traduite par un rapport contenant :

- une étude de l'articulation du projet de plan local de mobilité avec les documents de planification (EE, pp.26-29) ;
- une analyse de l'état initial de l'environnement (EE, pp. 30-99) ;
- une justification des choix réalisés au regard de solutions de substitution (EE, p.100) ;
- une analyse des incidences du plan local de mobilité sur l'environnement et la santé et la description des mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) envisagées face aux incidences négatives notables (EE, pp. 100-135) ;
- un résumé non technique, récapitulant la démarche pour un lecteur non spécialiste (document distinct).

L'analyse de l'état initial de l'environnement contient des tableaux de synthèse regroupant un niveau d'enjeu, une description des enjeux ainsi que les leviers envisageables par le plan local de mobilité pour traiter ces enjeux.

■ L'analyse des incidences sur l'environnement et la santé et les mesures ERC

L'analyse des incidences du plan local de mobilité sur l'environnement et la santé humaine, ainsi que les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser (mesures ERC) les incidences négatives apparaissent détaillées dans un tableau (EE, pp. 102-125). S'en suit une analyse par thématique environnementale (EE, pp. 126-135).

Les incidences sur l'environnement et la santé humaine des actions ainsi que les mesures ERC proposées apparaissent générales. Les mesures ERC ne sont pas ciblées en fonction de la spatialisation des actions (et mesures) du plan et renvoient à des études d'impact pour les projets. Des détails territorialisés seraient bienvenus (ex. voiries choisies pour l'installation de protection acoustique, nature des mesures ERC en fonction des projets de pôles gares et de leurs problématiques spécifiques).

(5) L'Autorité environnementale recommande de présenter un développement territorialisé des incidences sur l'environnement et la santé des actions du plan, ainsi que des mesures ERC, en fonction de la connaissance actuelle des projets locaux.

■ Le dispositif de suivi et d'évaluation

Le tableau des incidences et mesures ERC contient, en dernière colonne, des indicateurs de suivi, principalement quantitatifs. Pour l'Autorité environnementale, un travail s'impose afin de préciser ces indicateurs, permettant un suivi et une évaluation améliorés. Des indicateurs qualitatifs pourraient être pertinents. Les sources et modalités de recueil des données et les méthodes de construction des indicateurs sont à préciser. Pour les indicateurs quantitatifs, il conviendrait de définir des valeurs de référence et des valeurs cibles à atteindre. Enfin, des mesures correctives sont à prévoir en cas de non atteinte des cibles. Le dispositif de suivi et d'évaluation du plan local de mobilité a intérêt à figurer dans une partie y étant explicitement dédiée.

Il conviendrait d'harmoniser la liste des indicateurs proposés entre l'évaluation environnementale et les références listées dans les encadrés « *Suivi et évaluation* » des fiches-actions.

L'observatoire des mobilités dont le plan local de mobilité vise la mise en place (mesure A.1.7, plan d'action, p. 35) devrait être précisé en tant que cadre de renseignement de certains indicateurs.

(6) L'Autorité environnementale recommande de préciser, dans une partie dédiée, les indicateurs de suivi et d'évaluation du plan local de mobilité en termes de sources, modalités et objectifs cibles, de les articuler avec l'observatoire des mobilités, et d'aborder la question des mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs cibles.

2.5. Articulation du PLM avec les documents de planification existants

Le plan local de mobilité (PLM) s'inscrit dans un environnement de documents de planification :

- il doit être compatible avec le plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) qu'il détaille et précise ;
- il doit être cohérent avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris (pas de lien réglementaire) ;
- il doit être cohérent avec le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) Grand Paris Grand Est (pas de lien réglementaire) ;
- il s'impose au plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Grand Paris Grand Est dans un rapport de compatibilité ;

L'évaluation environnementale (pp. 26-29) rend compte, dans des tableaux synthétiques, des articulations du plan local de mobilité avec les orientations principales portées par ces 4 documents ainsi qu'avec les principes du schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif) et les objectifs du schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

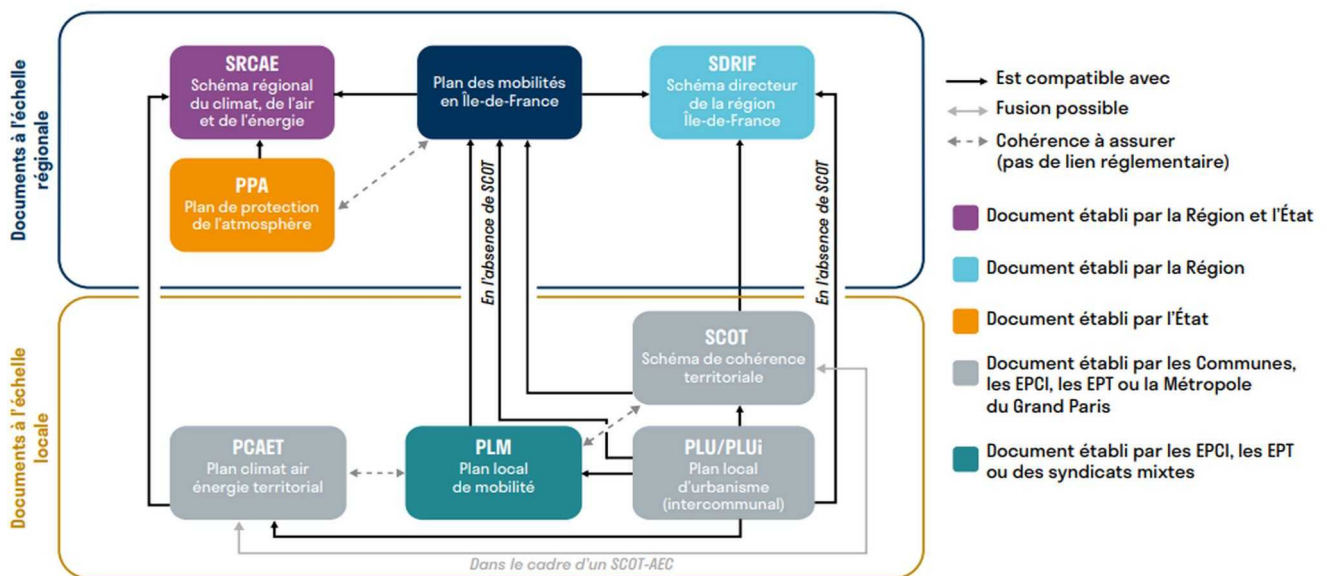


Figure 5: Schéma de l'articulation du plan de mobilité avec les documents de planification en Île-de-France (EE, p. 13 et PDMIF arrêté, p. 12)

■ Compatibilité du PLM avec la version adoptée du plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF)

S'agissant du plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF), le volet socle obligatoire à tous les plans locaux de mobilité est rappelé (diagnostic, p. 149). Le volet socle repose sur l'application de vingt actions du PDMIF.

Le projet de PDMIF, dans sa version arrêtée par le Conseil régional d'Île-de-France le 27 mars 2024, a fait l'objet de l'avis n°MRAe APPIF-2024-133 de l'Autorité environnementale du 27 novembre 2024¹⁸. Il a ensuite été modi-

18 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2024-11-27_avis_pdmif_avis_delibere_v2.pdf

fié suite à l'enquête publique organisée au printemps 2025. Un nouveau projet a été soumis à l'État le 28 mai 2025, pour avis sous trois mois. Pour ce qui le concerne, le préfet de la Région Île-de-France a émis un avis favorable sur le projet de PDMIF le 28 juillet 2025, avec des propositions d'amendements techniques. Le conseil régional a adopté la version finale du PDMIF le 25 septembre 2025¹⁹, soit pendant l'instruction du présent avis. Il est demandé à l'établissement public territorial (EPT) Grand Paris Grand Est d'actualiser et d'amender son projet au regard de cette version en vigueur.

(7) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser et d'amender le projet de plan local de mobilité de Grand Paris Grand Est au regard de la version adoptée du plan des mobilités en Île-de-France du 25 septembre 2025.

■ Cohérence du PLM avec le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris

La cohérence du plan local de mobilité avec le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris est examinée au regard des douze orientations prioritaires de son projet d'aménagement et de développement durables (PADD). Il serait préférable de rapporter l'examen de cohérence au niveau des prescriptions contenues dans le document d'orientation et d'objectifs (DOO), en particulier au niveau des prescriptions P56 à P64 de l'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* ». Le DOO du SCoT de la Métropole du Grand Paris est opposable aux actes d'aménagement des collectivités locales.

(8) L'Autorité environnementale recommande d'examiner la cohérence des actions du plan local de mobilité avec les prescriptions du document d'orientation et d'objectifs (DOO) du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris, en particulier avec les prescriptions P56 à P64.

■ Cohérence du PLM avec le plan climat-air-énergie (PCAET) de Grand Paris Grand Est

Le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de Grand Paris Grand Est a été adopté le 5 avril 2022. L'évaluation environnementale (pp. 16-17) rappelle ses objectifs stratégiques de réduction des consommations d'énergie par secteur et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) à horizon 2030 et 2050 par rapport à 2005. La cohérence du plan d'action avec les trois actions de l'axe 3 du PCAET est exprimée (EE, p. 28).

■ Articulation du PLM avec le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Grand Paris Grand Est

L'aménagement du territoire de Grand Paris Grand Est est encadré par son plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), approuvé le 17 décembre 2024 par le conseil de territoire²⁰. Le PLUi doit être compatible avec le plan local de mobilité. Le PLUi en vigueur comporte, au sein de son projet d'aménagement et de développement durables (PADD) une orientation n°3.4 sur les transports collectifs et l'utilisation des modes actifs. Il comporte aussi une orientation d'aménagement et de programmation (OAP), juridiquement opposable aux autorisations d'urbanisme, qui concerne la thématique Mobilités. Cette OAP vise 4 objectifs : « *Faire des projets de transports en commun lourds une priorité* », « *Accompagner les projets d'infrastructure et de transports en communs par un volet « espaces publics » ambitieux* », « *Aménager les pôles de gare existants ou en projet et leurs abords* », « *Promouvoir, développer et renforcer la desserte bus et les modes actifs* », « *Promouvoir, développer et renforcer la desserte bus et les modes actifs* ». Il serait utile de développer une partie résumant les évolutions induites par le plan local de mobilité sur les pièces du PLUi, en particulier sur son OAP dédiée aux mobilités.

19 <https://www.iledefrance.fr/espace-media/doc/CR2025-028RAP.pdf>

20 <https://www.grandparisgrandest.fr/a-mon-service/pour-mon-logement-et-mon-habitat/consulter-les-plans-locaux-durbanisme/>

(9) L'Autorité environnementale recommande de résumer les évolutions induites par le plan local de mobilité sur les pièces du PLUi, en particulier sur son orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dédiée aux mobilités.

2.6. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'évaluation environnementale ne contient pas de justification des mesures du plan, ni une analyse des solutions de substitution raisonnables à la mise en œuvre du plan. Il est indiqué (p. 100) :

- « étant donné que les actions prévues dans le plan local de mobilité sont principalement de nature stratégique et génèrent des effets globalement positifs sur l'environnement, il n'existe pas, à ce jour, de mesures de substitution qui permettraient d'atteindre les mêmes objectifs tout en ayant un impact moins important que celles proposées. » ;
- « Enfin, l'analyse des solutions de substitutions pourra être développée lors de la mise en œuvre du plan local de mobilité, lorsque les aménagements précis seront réalisés, en lien avec les acteurs concernés ».

Indépendamment du fait que cette analyse des solutions de substitution raisonnables est une exigence posée par le code de l'environnement (article R.122-20), 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 et la santé humaine (consommations d'énergie, émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, etc.) en comparaison d'un scénario de référence pour lequel les actions ne seraient pas mises en œuvre, permet de structurer la vision politique qui sous-tend le projet et son portage.

(10) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables en termes de scénarios alternatifs différant du scénario retenu par leur niveau d'ambition porté aux objectifs stratégiques et de justifier les choix retenus au regard de moindres incidences sur l'environnement et la santé humaine (consommations d'énergie, émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, etc.).

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. Comme évoqué, l'analyse des incidences des actions sur les thématiques environnementales apparaît insuffisamment territorialisée.

3.1. Consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre

Le diagnostic (p. 25) révèle, à l'appui des données de l'Institut Paris Région (application Energif²¹) que 253 ktCO₂eq. par an ont été générés en 2021 par le secteur des transports sur le territoire.

Si les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des consommations d'énergie propres au secteur des transports sont repris depuis le PCAET (EE, pp. 17-18), pour ce qui concerne les horizons 2030 et 2050 par rapport à 2005, le plan local de mobilité n'exprime pas ses propres objectifs. De tels objectifs devraient émaner de l'efficacité du plan d'action, témoignant d'un renfort des ambitions du PCAET. Ces objectifs

21 Energif est une application de visualisation cartographique et de mise à disposition des données du réseau d'observation statistique de l'énergie et des émissions de gaz à effet de serre en Île-de-France (Rose) :

devraient a minima être établis à l'horizon de fin de mise en œuvre du plan local de mobilité, soit à horizon 2030, ce par rapport à des niveaux de référence récents, niveaux qui pourraient être ceux de 2021 au vu de la disponibilité des données Energif, soit des émissions de GES (Scope 1 et 2) à 253 ktCO₂eq. par an pour les transports routiers, 1,1 ktCO₂eq. pour les autres transports, et des consommations d'énergie de 890 GWh pour les transports routiers. La trajectoire de réduction des émissions de gaz à GES doit, dans tous les cas, être cohérente avec la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) 2020, traduisant les engagements de la France de réduire les émissions du secteur des transports de -25% entre 2019 et 2030²², mais aussi avec l'engagement plus ambitieux porté par le PDMIF (p.24) de réduire de -26 % les émissions de GES entre 2019 et 2030. S'agissant des consommations d'énergie, le PDMIF ne fixe pas d'objectif chiffré de réduction sur le secteur particulier des transports routiers. La trajectoire de réduction des consommations d'énergie dans le secteur des transports routiers doit a minima être cohérente avec l'ambition de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) 2019-2028, traduisant les engagements de la France, de réduire les consommations du secteur des transports routiers de -16 % entre 2016 et 2028²³.

Les leviers de décarbonation des transports sont connus et couverts par le projet, ils concernent le développement de transports alternatifs à la voiture individuelle et des modes actifs, la réduction du trafic, la rationalisation de l'usage de la voiture (autopartage, covoiturage), la mise à disposition de points de recharge pour optimiser l'usage des véhicules électriques ou encore l'organisation de la logistique urbaine. Il conviendrait de rendre compte de la contribution des différentes actions du plan à la décarbonation des transports.

(11) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les contributions propres aux actions et mesures du plan en matière de réduction des consommations énergétiques et de réductions des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

3.2. Santé humaine

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

- les transports routiers sont associés à des nuisances (bruit, qualité de l'air dégradée, accidentalité) 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 des apprentissages chez les enfants (bruit) ;
- au contraire, la marche et le vélo participent à l'amélioration de la condition physique et du bien-être et contribuent au développement des capacités et à l'autonomie des individus ;
- 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 conditions de transport dégradées (transports saturés) nuisent à la santé : fatigue et qualité du sommeil dégradée, stress et anxiété.

■ Qualité de l'air

Le diagnostic (p. 25) présente un bilan Airparif 2019 des émissions atmosphériques à l'échelle de l'EPT Grand Paris Grand Est, tandis que l'évaluation environnementale (pp. 78-81) dresse un état des lieux de la pollution atmosphérique par polluant.

22 L'objectif de réduction des émissions de GES de la SNBC 2020 pour le secteur des transports est fixé à l'échelle nationale à 100,0 MtCO₂eq. contre 133,0 MtCO₂eq. émis en 2015 : <https://www.observatoire-climat-energie.fr/climat/transport/>

23 L'objectif de réduction de la consommation d'énergie finale dans le secteur des transports est de passer de 511 TWh en 2016 à l'échelle nationale à 427 TWh en 2028 (programmation pluriannuelle de l'énergie 2019-2023 et 2024-2028, p. 44) : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/20200422%20Programmation%20pluriannuelle%20de%20l%27e%CC%81nergie.pdf>

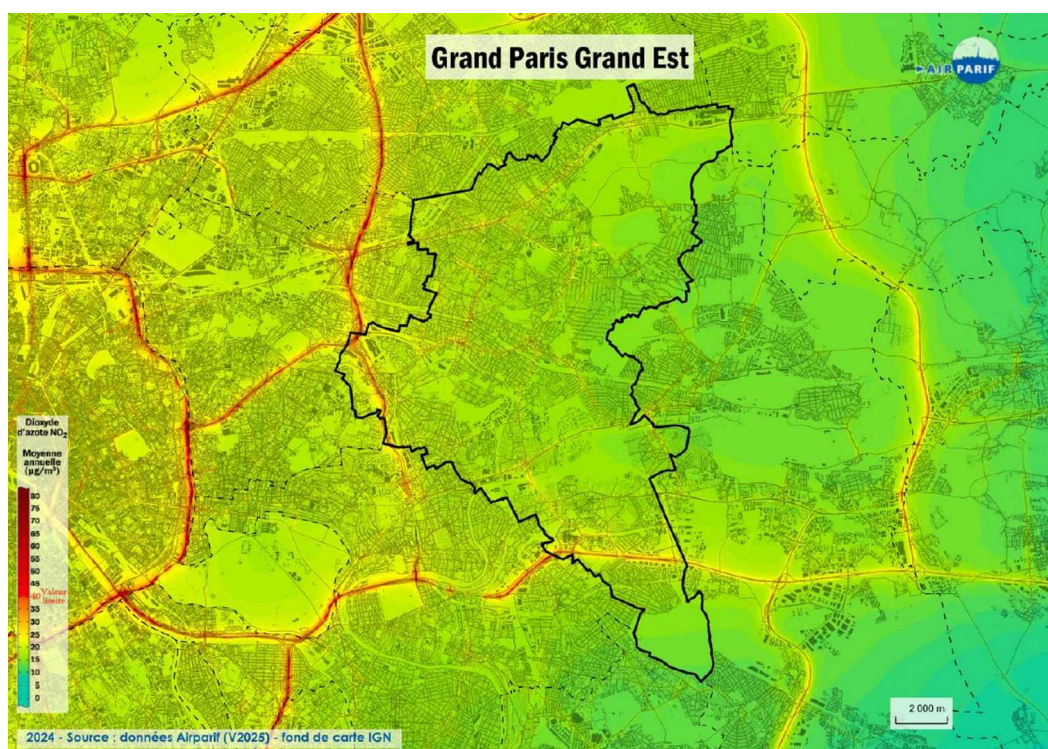


Figure 6: Concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote NO₂ (µg/M³) selon Airparif, 2024 (EE, p.78)

L'évaluation environnementale explique (p.13) que le PDMIF « doit permettre une baisse des émissions de polluants atmosphériques (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}) du secteur des transports compatible avec le respect des valeurs limites réglementaires de concentration en vigueur en France ». L'Autorité environnementale rappelle que les effets de la dégradation de la qualité de l'air sur la santé humaine font l'objet de seuils de référence (plus bas) de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour les principaux polluants atmosphériques²⁴. L'évaluation environnementale du plan local de mobilité s'y réfère dans la partie de l'évaluation environnementale consacrées aux effets de mise en œuvre du plan local de mobilité sur la qualité de l'air (EE, pp. 126-131).

Plusieurs scénarios prospectifs ont été analysés, prenant notamment en compte les dynamiques démographiques (évolution de la population et des emplois), l'évolution des réseaux de transport et l'évolution du parc de véhicules. L'évaluation environnementale représente un scénario tendanciel (dit « scénario avec mesures existantes (AME 2021) ») sans prise en compte des actions locales. À partir de ce scénario tendanciel, l'évaluation environnementale propose un calcul des « baisses d'émissions nécessaires à l'échelle du territoire selon le polluant atmosphérique et le secteur d'action pour que les concentrations ambiantes soient inférieures au seuil considéré ». Les scénarios considérés sont la réduction (uniquement) des émissions polluantes liées au trafic routier, la réduction des émissions polluantes liées au trafic routier et au secteur résidentiel et enfin la réduction des émissions polluantes tous secteurs confondus. Ces scénarios sont confrontés d'une part aux seuils réglementaires en 2030 (projets de valeurs limites en 2030) et d'autre part aux valeurs recommandées par l'OMS. L'atteinte des valeurs de l'OMS motive des interventions ambitieuses, à l'échelle du territoire comme à l'échelle métropolitaine, l'importance de la pollution de fond extraterritoriale, notamment pour le dioxyde d'azote (NO₂) étant révélée.

Dans un contexte où le secteur des transports représente la deuxième source d'émissions de particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}) après le secteur résidentiel, les actions du PCAET visent notamment à réduire les déplacements motorisés, notamment individuels, en encourageant le report modal vers des modes de transport moins émetteurs (marche, vélo, transports en commun, covoiturage, etc.). D'après l'évaluation environnementale (p133) : « Dans cette dynamique, le plan local de mobilité poursuit un objectif complémentaire à celui de

24 <https://www.santepubliquefrance.fr/les-actualites/2021/pollution-de-l-air-l-oms-revise-ses-seuils-de-reference-pour-les-principaux-polluants-atmospheriques>

PCAET : encourager le développement des modes de déplacement durables afin de répondre à la croissance soutenue de la demande de mobilité liée au développement du territoire, tout en limitant les émissions polluantes (...). Ces mesures doivent s'adresser en priorité aux zones urbaines les plus denses et viser aussi à améliorer l'accessibilité des publics les plus dépendants à la voiture, notamment en périphérie. (...) Le plan local de mobilité doit permettre d'accompagner et d'accélérer l'amélioration de l'efficacité des transports, notamment du fait :

- d'un report modal des véhicules individuels vers les transports collectifs et modes actifs (...);
- d'une meilleure efficacité des parcours, limitant le trafic de transit et réduisant les distances parcourues au sein du territoire (principe de hiérarchisation du réseau);
- d'une fluidification de la circulation (régime moteur plus régulier);
- d'actions de sensibilisation, notamment à destination des jeunes (...). »

Le projet de plan local de mobilité ne rattache pas les actions induisant une amélioration de la qualité de l'air à l'atteinte d'objectifs en matière de réduction des polluants atmosphériques. Le dossier ne modélise pas non plus l'évolution de la pollution de l'air sur le territoire compte tenu de la mise en œuvre des actions. Une telle modélisation permettrait d'évaluer les niveaux de polluants attendus et de les comparer aux valeurs préconisées par l'OMS.

(12) L'Autorité environnementale recommande de:

- faire correspondre des objectifs de réduction des concentrations des émissions des polluants atmosphériques (NO₂, PM10 et PM2.5) aux actions du plan local de mobilité qui y participent;
- modéliser, à l'échelle du territoire, les émissions de polluants atmosphériques attendues après la mise en œuvre des actions.

■ Nuisances sonores

L'évaluation environnementale (pp. 82-85) caractérise l'ambiance sonore du territoire, dégradée par ses infrastructures de transport.

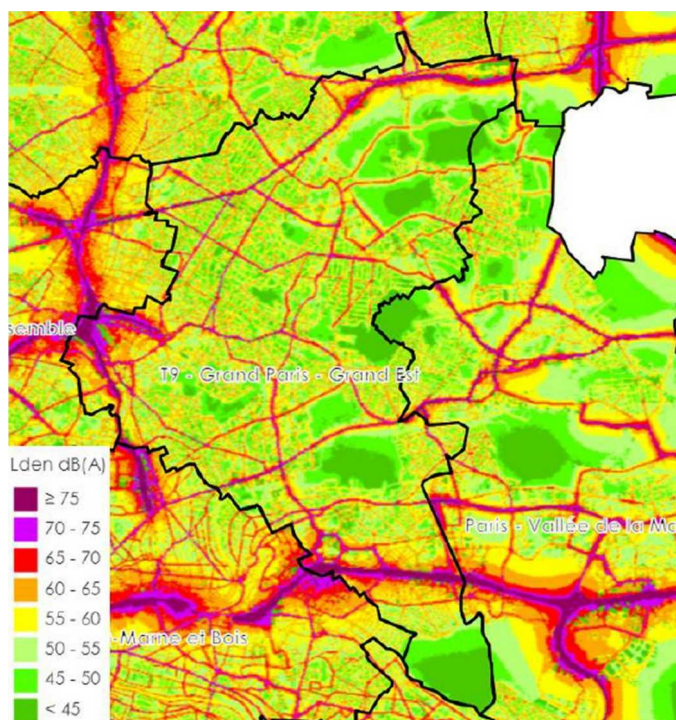


Figure 7: Carte stratégique du bruit du réseau routier de jour-soir-nuit d'après Bruitparif, EE, p. 84

Si l'évaluation environnementale (p.13) rappelle l'impératif de respect des valeurs limites réglementaires, l'Autorité environnementale rappelle que des effets de la pollution sonore sur la santé humaine sont considérés au-dessus de valeurs de bruit fixées l'Organisation mondiale de la santé pour le bruit routier à 53 dB(A) Lden et 45 dB(A) Ln et pour le bruit ferroviaire à 54 dB(A) Lden et 44 dB(A) Ln.

D'après l'évaluation environnementale (p. 134), la hiérarchisation du réseau de voirie prévue dans le cadre du PLM doit permettre de limiter l'exposition actuelle des populations aux nuisances sonores, notamment au niveau des axes les plus fréquentés. En effet, cette hiérarchisation « vise à organiser le trafic de manière plus cohérente en distinguant clairement les voies structurantes, les voiries secondaires et les itinéraires de desserte locale. Une telle organisation permet de concentrer le trafic motorisé sur les axes les plus adaptés, tout en réduisant la circulation dans les zones résidentielles ou sensibles, où vivent les populations les plus exposées ». Toujours selon l'évaluation environnementale (p. 134) : « La baisse des nuisances sonores est liée directement à la baisse des niveaux de trafic (grâce au report modal et au développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière) et la fluidification du trafic. Cette dynamique globale devait permettre à moyen et long terme de réduire les nuisances sonores subies par les habitants, en particulier dans les zones aujourd'hui les plus touchées. »

Bien que l'évaluation environnementale explique les effets des actions sur les pollutions sonores, ces effets ne sont pas quantifiés, en particulier pour les secteurs les plus touchés. Au regard de la situation actuelle pour ces secteurs, il serait appréciable que l'évaluation environnementale évalue les gains obtenus après mise en œuvre des actions et mesures du plan local de mobilité et des mesures ERC, à horizon 2030.

(13) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer, en particulier dans les secteurs les plus touchés (au regard des valeurs retenues par l'OMS pour caractériser des effets néfastes du bruit sur la santé), les contributions attendues par les différentes actions et mesures du plan en matière de réduction du bruit des transports.

■ Multi-exposition et inégalités environnementales de santé

Le dossier pourrait bénéficier d'une évaluation de l'efficacité des actions et mesures du plan sur les secteurs multi-exposés aux pollutions atmosphériques et sonores et sur les secteurs de vulnérabilité élevée de la population (précarité, âge..), lesquels peuvent être approchés grâce aux données cartographiées de l'observatoire régional (ORS) de santé de l'Institut Paris Région²⁵.

(14) L'Autorité environnementale recommande de rendre compte de l'efficacité du plan d'action sur les secteurs de multi-expositions environnementales et les secteurs les plus vulnérables socialement.

3.3. Qualité des espaces publics et du cadre de vie

L'évaluation environnementale (p. 34) annonce un « effet attendu positif d'amélioration de la qualité des espaces publics, en rendant aux piétons et usagers un espace dédié auparavant à la voiture ». Elle renvoie aux actions ultérieures d'aménagement la prise des mesures suivantes :

- « réaliser l'intégration paysagère des réaménagements et du mobilier urbain neuf (intégration au contexte urbain, végétalisation, points de vue à préserver, ...) ;
- étudier les co-visibilités des réaménagements ponctuels avec le patrimoine existant ;
- privilégier la végétalisation des parkings/stationnements et des espaces accompagnant les circulations. »

L'absence de définition précise des aménagements prévus par les mesures du plan d'actions et de leur localisation ne permet pas l'analyse de leurs incidences sur le cadre de vie. Si l'étude approfondie de ces incidences sera réalisée à l'échelle de chaque projet avant leur réalisation, il appartient au projet de plan local de mobilité

25 <https://www.ors-idf.org/cartes-donnees/multi-expositions-environnementales/>

d'en préciser tout de même la portée et d'en évaluer le plus finement possible les incidences, définissant le cas échéant des mesures ERC adaptées.

L'Autorité environnementale estime essentiel de mener une réflexion coordonnée afin que la trame verte et bleue et les espaces de nature, tout en étant préservés, soient le support encadré 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 devrait démontrer la bonne articulation entre le plan local de mobilité et le PLUi en matière de développement des aménagements de mobilités actives à faible impact sur les sols, le long des corridors écologiques du territoire.

(15) L'Autorité environnementale recommande, sur la base de la nature et de la localisation des aménagements prévus par les mesures du plan d'actions de :

- caractériser leurs incidences sur le cadre de vie, et de définir des mesures ERC adaptées ;
- démontrer l'articulation optimale entre le projet de plan local de mobilité et le PLUi en faveur du développement d'aménagements piétons et cyclables favorables aux sols et à leurs fonctionnalités écologiques.

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

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

Pour l'information complète du public, l'Autorité environnementale invite l'autorité compétente à joindre au dossier de consultation du public un mémoire en réponse au présent avis. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment la personne publique responsable de l'élaboration du plan local de mobilité de l'établissement public territorial Grand Paris Grand Est envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, 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 8/10/2025

Siégeaient :

**Isabelle BACHELIER-VELLA, Guillaume CHOISY, président par intérim, Stéphan COMBES,
Philippe GRALL, Antoine GREZAUD, Jacques REGAD et Tony RENUCCI.**

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande : - d'évaluer les parts modales de déplacements sur le territoire de Grand Paris Grand Est ; - de préciser la stratégie territoriale avec des données chiffrées sur l'évolution de ces parts modales à horizon 2030 (fin de mise en œuvre du plan local de mobilité) tout en veillant à leur cohérence avec la stratégie régionale du plan des mobilités en Île-de-France ; - de présenter l'ensemble des objectifs opérationnels visés par les actions du plan local de mobilité ; - de justifier la stratégie d'évolution des parts modales par les contributions opérationnelles des actions.....13
- (2) L'Autorité environnementale recommande de développer dans les fiches-actions, en lien avec les partenaires, maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voirie, la présentation des calendriers prévisionnels, moyens humains et financiers associés, sinon des contraintes affectant ces éléments.....14
- (3) L'Autorité environnementale recommande d'améliorer la compréhension des actions relatives à l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux actuels et futurs par l'identification des pôles et des études de pôles liées, ainsi que par la présentation des modalités opérationnelles d'aménagement par pôle.....15
- (4) L'Autorité environnementale recommande de conforter le plan d'actions par des actions relatives à la réduction du stationnement sur voirie en vue de favoriser le report modal, ce en considération de l'offre et de la demande à diagnostiquer, ainsi que d'une vision stratégique.....15
- (5) L'Autorité environnementale recommande de présenter un développement territorialisé des incidences sur l'environnement et la santé des actions du plan, ainsi que des mesures ERC, en fonction de la connaissance actuelle des projets locaux.....16
- (6) L'Autorité environnementale recommande de préciser, dans une partie dédiée, les indicateurs de suivi et d'évaluation du plan local de mobilité en termes de sources, modalités et objectifs cibles, de les articuler avec l'observatoire des mobilités, et d'aborder la question des mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs cibles.....17
- (7) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser et d'amender le projet de plan local de mobilité de Grand Paris Grand Est au regard de la version adoptée du plan des mobilités en Île-de-France du 25 septembre 2025.....18
- (8) L'Autorité environnementale recommande d'examiner la cohérence des actions du plan local de mobilité avec les prescriptions du document d'orientation et d'objectifs (DOO) du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris, en particulier avec les prescriptions P56 à P64.....18
- (9) L'Autorité environnementale recommande de résumer les évolutions induites par le plan local de mobilité sur les pièces du PLUi, en particulier sur son orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dédiée aux mobilités.....19
- (10) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables en termes de scénarios alternatifs différant du scénario retenu par leur niveau d'ambition porté aux objectifs stratégiques et de justifier les choix retenus au regard de moindres incidences

sur l'environnement et la santé humaine (consommations d'énergie, émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, etc.).....19

(11) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les contributions propres aux actions et mesures du plan en matière de réduction des consommations énergétiques et de réductions des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.....20

(12) L'Autorité environnementale recommande de: - faire correspondre des objectifs de réduction des concentrations des émissions des polluants atmosphériques (NO₂, PM10 et PM2.5) aux actions du plan local de mobilité qui y participent ; - modéliser, à l'échelle du territoire, les émissions de polluants atmosphériques attendues après la mise en œuvre des actions.....22

(13) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer, en particulier dans les secteurs les plus touchés (au regard des valeurs retenues par l'OMS pour caractériser des effets néfastes du bruit sur la santé), les contributions attendues par les différentes actions et mesures du plan en matière de réduction du bruit des transports.....23

(14) L'Autorité environnementale recommande de rendre compte de l'efficacité du plan d'action sur les secteurs de multi-expositions environnementales et les secteurs les plus vulnérables socialement.....23

(15) L'Autorité environnementale recommande , sur la base de la nature et de la localisation des aménagements prévus par les mesures du plan d'actions de : - caractériser leurs incidences sur le cadre de vie, et de définir des mesures ERC adaptées ; - démontrer l'articulation optimale entre le projet de plan local de mobilité et le PLUi en faveur du développement d'aménagements piétons et cyclables favorables aux sols et à leurs fonctionnalités écologiques.....24