



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Inspection générale de
l'Environnement et du
Développement durable**

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Décision portant obligation de réaliser une évaluation environnementale
de la révision du plan local des mobilités de Est Ensemble (93),
après examen au cas par cas**

**N° MRAe DKIF-2023-016
du 15/06/2023**

La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France, qui en a délibéré collégalement le 15 juin 2023, 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 et notamment ses articles L. 1214-30 à L.1214-36 ;

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 11 août 2020, 6 octobre 2020, 20 décembre 2021, 24 mars 2022 et 28 novembre 2022 portant nomination de membres de missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable et l'arrêté du 24 août 2020 portant nomination du président de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France ;

Vu le règlement intérieur de la MRAe d'Île-de-France adopté le 19 novembre 2020 et publié au bulletin officiel du ministère de la transition écologique le 1^{er} décembre 2020 ;

Vu la demande d'examen au cas par cas relative à la révision du plan local des mobilités d'Est Ensemble, reçue complète le 21 avril 2023 et consultable sur le site internet de la MRAe d'Île-de-France ;

Vu la consultation de l'agence régionale de la santé (ARS) d'Île-de-France ;

Sur le rapport de Ruth MARQUES, coordonnatrice ;

Considérant que le territoire d'Est Ensemble est caractérisé selon le dossier par :

- un réseau en modes actifs de « qualité hétérogène » (rupture des aménagements cyclables et piétons, linéaire faible, manque de stationnement notamment au niveau des pôles d'échanges) et une pratique du vélo à améliorer ;
- de fortes marges de progression pour développer la marche (27 % des déplacements tous motifs contre 40 % en Île-de-France) ;
- une mise en accessibilité PMR « globalement délicate » ;
- du transport intermodal de marchandises peu développé malgré la présence d'infrastructures (fluvial au niveau du canal de l'Ourcq notamment, quasi absence de fret ferroviaire) et un stationnement des livraisons peu réglementé ;
- des pôles d'échanges multimodaux majoritairement utilisés mais de « faible qualité » (conditions d'accès, stationnement...) ;
- des marges de progression au niveau des zones à faibles émissions (ZFE) (Bobigny et Bondy non engagées) ;

- un réseau de bornes de recharges (électrique, BioGNV) peu fourni (24 bornes seulement sur le territoire) et insuffisant notamment pour répondre aux besoins de la ZFE métropolitaine ;
- un réseau routier structurant qui subit de fortes saturations notamment sur les axes principaux (A3, A86) ;
- un réseau de transports en commun couvrant le territoire et très fréquenté (57 % des actifs utilisent les transports en commun) mais dont les performances sont impactées par les congestions routières (un tiers des points durs de circulation est lié au stationnement gênant) ;

Considérant que le territoire d'Est Ensemble est également caractérisé, selon le dossier, par :

- un habitat très dense (11 000 habitants au km²) ;
- une qualité de l'air localement dégradée au niveau des grands axes de circulation (A1, A3, A86 et A103) avec pour certains composants, tels que le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules fines (PM10, PM2,5), et l'ozone (O3), des dépassements des seuils réglementaires et des valeurs retenues par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour considérer les effets néfastes sur la santé humaine de la pollution de l'air ;
- une exposition au bruit importante, « 88 % des habitants du territoire » étant, d'après le dossier présenté à l'appui à la demande d'examen au cas par cas « exposés à des valeurs sonores supérieures aux objectifs de l'Organisation mondiale de la santé concernant le bruit routier de jour, et 83 % de nuit » et « 16 % des habitants sont exposés à des valeurs supérieures aux seuils de l'OMS pour les nuisances sonores liées au réseau ferré de jour, et 20 % de nuit » (lignes du métro 5, tramway T1 et lignes du réseau Transilien) ;
- une part importante du territoire couverte par des milieux naturels sensibles ou remarquables à préserver (sites Natura 2000 du parc intercommunal des Beaumonts et du parc départemental Jean Moulin les Guilands comprenant également des Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistiques et floristique (Znieff), zones humides du fort de Noisy-le-Sec et aux abords du canal de l'Ourcq et des coteaux de Romainville, mares et plans d'eau de Montreuil, Noisy-le-Sec, Bagnolet de Bondy, etc.) ;
- un fort niveau d'artificialisation des sols qui rend le territoire sensible au risque inondation par ruissellement des eaux pluviales et débordement des réseaux notamment dans les communes de Bondy et Pantin ;

Considérant que le présent projet de révision du plan local des mobilités (PLM) d'Est Ensemble a été engagée en septembre 2021, notamment à la suite du bilan du PLD de 2015, qu'il comprend quatre orientations et 36 actions, d'ordre principalement stratégique, mettant l'accent sur des actions de recensement/étude, de hiérarchisation, de dimensionnement, de communication, d'amélioration de la gouvernance ;

Considérant que le bilan du plan local de déplacement de 2015 a été produit, mais ne permet d'apprécier, ni les raisons justifiant la non atteinte des objectifs fixés, ni les corrections à mettre en œuvre aux politiques de déplacement déjà adoptées dans le cadre du projet de PLM ;

Considérant par ailleurs 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 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 des décisions précitées, sur l'environnement et la santé humaine ;

Considérant que le projet de PLM, tel que présenté dans le cadre du présent dossier, est très imprécis sur les conditions de mise en œuvre et de suivi des actions qu'il prévoit (notamment en termes de gouvernance, indicateurs de suivi adaptés, identification des budgets ainsi que des moyens humains et techniques nécessaires), ainsi que sur ses objectifs chiffrés (notamment en termes de report modal), et que l'évaluation de ses impacts potentiels sur l'environnement et la santé humaine ne sont pas évalués notamment en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre liés au secteur des transports, et de lutte contre la pollution sonore et atmosphérique ;

Considérant que le projet de PLM prévoit des actions susceptibles d'induire, indirectement, une perte ou une dégradation des milieux naturels et des continuités écologiques (création d'infrastructures de transports et d'aménagements de voirie, dont certains pourraient s'inscrire au sein ou à proximité de milieux naturels sensibles ou remarquables), que ces enjeux ne sont pas identifiés, le dossier concluant à l'absence ou à la faiblesse de leurs incidences prévisibles, sans apporter à cette analyse d'éléments de justification et de démonstration suffisants et en se bornant à définir un suivi des indicateurs environnementaux (consommation d'espaces, évolution, des zones humides, des paysages...) mais aucune mesure précise destinée à éviter ou réduire les incidences du PLM et les impacts des aménagements projetés sur ces milieux;

Considérant que le plan de déplacements urbains de la région Île-de-France (PDUIF), approuvé le 19 juin 2014, a fait l'objet d'une évaluation environnementale et a donné lieu à l'avis de l'autorité environnementale (préfet de région) du 25 mars 2013, que ses objectifs et actions avaient pour échéance l'année 2020, qu'un bilan du PDUIF a été dressé et que sa mise en révision est engagée, dans le cadre de l'élaboration d'un plan des mobilités d'Île-de-France (Mobid'If), mais que le dossier ne permet pas d'apprécier précisément l'articulation du présent projet de révision du PLM d'Est Ensemble avec le PDUIF en vigueur, ni avec les constats et orientations pressenties à l'issue de son bilan et des travaux déjà engagés pour sa révision ;

Considérant à cet égard qu'il ressort de l'examen du dossier que le projet de PLM ne fait pas la démonstration qu'il tire des enseignements du bilan de la mise en œuvre du PDUIF, en particulier dans le périmètre du territoire d'Est Ensemble, et qu'il convient de mieux caractériser les enjeux environnementaux et sanitaires du territoire, d'analyser plus précisément son articulation avec les autres documents de planification en vigueur ou en cours de révision (PCAET d'Est Ensemble en cours de révision notamment), et d'évaluer plus finement les incidences du projet de PLM sur l'environnement et la santé humaine ;

Considérant que la présente décision ne préjuge pas des suites qui pourraient être données aux éventuelles saisines de l'autorité environnementale pour les projets sur le territoire concerné par la procédure, en application de l'article R.122-7 du code de l'environnement, ni aux saisines de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas tel que prévu à l'article R.122-3-1 du code de l'environnement ;

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 Plaine Commune est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine ;

Décide :

Article 1er :

Le projet de plan local des mobilités d'Est Ensemble, tel que présenté dans le dossier de demande, **est soumis à évaluation environnementale.**

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

Ils consistent notamment à :

- préciser la stratégie de mobilité en produisant les chiffres de l'état initial et ceux correspondant aux objectifs pour lesquels le PLM entend agir ;
- analyser et justifier les effets positifs attendus du projet de PLM, afin de garantir l'efficacité des actions prévues (notamment en termes de report modal, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre les pollutions atmosphériques et sonores liées au secteur des transports) ainsi que leur caractère proportionné aux enjeux du territoire et, le cas échéant, les adapter ou en adapter les conditions de mise en œuvre ;
- mesurer les effets négatifs potentiels du projet de PLM sur l'environnement et la santé humaine, et définir des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation précises et adaptées permettant d'y répondre.

Ces derniers s'expriment sans préjudice de l'obligation pour la personne publique responsable de respecter le contenu du rapport environnemental, tel que prévu par l'article R.122-20 du code de l'environnement.

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 le projet peut être soumis par ailleurs.

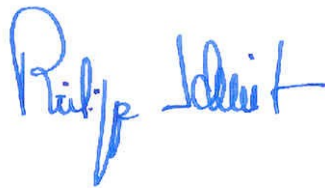
Une nouvelle demande d'examen au cas par cas du projet de plan local des mobilités d'Est Ensemble est exigible si les orientations générales de ce document viennent évoluer de manière substantielle.

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.

Fait et délibéré en séance le 15/06/2023 où étaient présents :
Éric ALONZO, Sylvie BANOUN, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES,
Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
le président



Philippe SCHMIT

Voies et délais de recours

Cas d'une décision soumettant à évaluation environnementale

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

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/>