

## COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

### Extrait des délibérations de la séance du 7 mars 2024

-----

Sous la présidence de M. Stéphane Troussel, la Commission Permanente s'est assemblée au lieu ordinaire de ses séances.

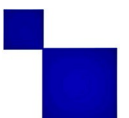
#### **ÉTAIENT PRÉSENTS :**

M. Troussel, M. Guiraud, M. Bouamrane, M. Bedreddine, Mme Youssouf, M. Constant, M. Blanchet, Mme Thibault, M. Duprey, Mme Laroche, Mme Denis, M. Sadi, Mme Filhol, M. Taïbi, Mme Saïd-Anzum, Mme Girardet, M. Molossi, M. Dallier, Mme Lecroq, M. Cranoly, Mme Maroun, M. Martin P-Y, Mme Pietri, M. Bluteau, Mme Paul, M. Monany, Mme Choulet, M. Martin S., Mme Ségura, Mme Lagarde

#### **ÉTAIENT EXCUSÉS :**

Mme Labbé donnant pouvoir à M. Sadi  
Mme Azoug donnant pouvoir à Mme Youssouf  
Mme Dellac donnant pouvoir à M. Bedreddine  
M. Monot donnant pouvoir à M. Duprey  
M. Chabani donnant pouvoir à Mme Lagarde

-----



## Délibération n° 11-11 du 7 mars 2024

### PLAN LOCAL DES MOBILITÉS DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL EST ENSEMBLE – AVIS DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE-SAINT-DENIS

La commission permanente du conseil départemental,

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le Code des transports,

Vu la délibération du Conseil départemental n° 2021-VI-24 du 1<sup>er</sup> juillet 2021 lui donnant délégation,

Vu le projet de Plan local des mobilités de l'établissement public territorial arrêté le 28 novembre 2023,

Sur le rapport du président du Conseil départemental,

**après en avoir délibéré,**

- ÉMET un avis favorable sur le Plan Local des Mobilités de l'Établissement Public Territorial (EPT) Est Ensemble ;



- TRANSMET à l'EPT les remarques détaillées, ci-annexées.

Pour le président du Conseil départemental  
et par délégation,

Signé électroniquement par : Olivier Veber

Date de signature : 09/03/2024

Qualité : Signature délibérations

Adopté à l'unanimité : ✓	Adopté à la majorité :	Voix contre : 0	Abstentions : 0
Date d'affichage du présent acte, le		Date de notification du présent acte, le	Certifie que le présent acte est devenu exécutoire le

*Le présent acte peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montreuil dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication.*

## **Remarques détaillées des services départementaux**

### **Concernant le plan local des mobilités de l'établissement public territorial Est Ensemble**

#### **DIAGNOSTIC :**

**Pages 8-12** : les données démographiques et statistiques de l'emploi datent de 2018 et sont donc à actualiser ?

**Page 15** : les grands centres commerciaux sont également des centralités importantes (Grande Porte, Bel Est, Bobigny 2, ...).

**Page 25** : le calendrier de la ZFE n'est pas à jour.

**Page 123** : le PLM propose de favoriser le stationnement des usagers en rabattement VL vers les réseaux de transport du fait qu'ils utilisent les TC sur une partie de leur trajet, contrairement aux actifs purement automobilistes. Le Département s'interroge sur ce choix puisque l'ensemble des communes de l'EPT se situent en zone dense, sur un territoire où il serait plus pertinent de favoriser le rabattement vers les pôles de transport en bus ou modes actifs (vélo, marche). De même les parcs relais sont consommateurs de foncier, de finances publiques et n'entrent pas dans une démarche vertueuse de limitation des gaz à effets de serre (GES).

**Page 124** : Un recensement et une cartographie des aires de livraisons serait utile pour développer les actions préconisées par la suite

**Page 143** : Une étude récente réalisée par le Département autour de la station Robespierre indique que la distance moyenne parcourue à pied est de 700 m et non 400 m comme indiqué dans le PLM. Il y a donc un potentiel de réserve de report modal VL/marche plus important à exploiter.

**Page 150** : le PLM indique que le département se situe dans la moyenne régionale des places de stationnement vélo, mais il se situe en dernière place des départements de petite couronne.

**Page 159** : l'analyse de la marchabilité reprend en grande partie les éléments de diagnostic contenue dans le plan marche départemental. Cependant, les disparités entre les villes et les quartiers restent importantes et ne permettent pas d'avoir une conclusion aussi positive qu'indiqué dans le PLM (les exemples visuels proposés présentes des situations valorisées, d'autres visuels auraient pu proposer une vision différente).

**Page 160** : il y a un biais dans l'analyse dû au choix des quartiers étudiés. L'affirmation « *la portion d'espace public accordée aux piétons est assez importante et est équivalente à celle accordée à la voiture* » est à relativiser. Conclure que la marchabilité sur le secteur d'Est Ensemble est « plutôt bonne » n'est pas conforme à la réalité à de nombreux endroits (RD 933 sur Bobigny et Bondy, Pont de Bondy, Porte de Montreuil, rue de Paris ...). Une affirmation d'ailleurs contredite par le baromètre des villes marchables qui indique que trois communes ont été jugées sévèrement par les usagers.

**Page 162 à 164 et annexe 3 page 362** : l'Etat des lieux sur l'accessibilité des voiries offre un diagnostic complet en dénombrant le nombre d'obstacles, les solutions potentielles et les types de handicap les plus contraints par l'état de la voirie. Parmi les voiries auditées, un certain nombre sont des RD sur lesquelles le Département pourrait intervenir (lorsque les obstacles relevés se situent dans son domaine de compétence).

**Page 183** : le bonus vélo n'est pas une disposition départementale. Il conviendra de retirer cette disposition dans le document final.

**Page 192** : pour information, le Département souhaite mettre en œuvre pour la logistique urbaine durable un partenariat avec les EPT et partenaires.

**Page 194/195** : le diagnostic sur les modes alternatifs à la route est partagé. A noter la prochaine actualisation du Schéma Directeur des Implantations Portuaires et Activités de Loisirs (SDIPAL).

**Page 195** : l'analyse des implantations logistiques souligne le hub logistique de Pantin (*Pantin Logistique – 150 000 m<sup>2</sup>*) mais d'autres entrepôts sont implantés notamment dans les ZAE du territoire. Le règlement foncier inscrit dans le PLU-i précise les implantations économiques et logistiques.

**Page 198** : l'analyse de la réglementation locale est précise. Ce sujet très important, partagé dans ce diagnostic, un enjeu d'harmonisation et évolution réglementaire fort (stationnement, circulation).

**Pages 200/202 et annexe 4** : enquête très utile pour appréhender les enjeux. Les villes où le sujet logistique est le plus prégnant selon l'enquête : Bondy, Les Lilas, Montreuil.

**Page 203** :

- La très bonne accessibilité autoroutière du territoire à ajouter comme un atout.
- La croissance du e-commerce est-elle une menace ou une opportunité pour organiser les livraisons ? Les pratiques actuelles (livraisons à domicile, fractionnement...) génératrices de nuisances peuvent être optimisées vers des solutions durables et décarbonées.

**Page 204** :

- Schéma itinéraire PL : à analyser d'un point de vue départemental.
- Compléter avec le projet d'Hôtel logistique SOGARIS ZAC Eco-parc Bobigny.

## **PLAN D'ACTION :**

**Page 216** :

Le PLM propose des objectifs chiffrés d'évolution des parts modales sur les trajets domicile / travail :

- Une forte croissance de l'usage du vélo avec un doublement de sa pratique actuelle
- Une augmentation significative des déplacements à pied (+ 10%)
- Continuer le développement de la pratique en transports collectifs (+ 5%)
- Une stagnation de l'usage des deux-roues motorisés
- Une forte diminution des déplacements en automobile (-23%)

Ces objectifs sont conformes aux orientations de baisse de la mobilité contenu dans le Plan MobIDF. **Mais même mineure (-1,1%), la baisse des déplacements sur Est Ensemble et sur la Seine Saint Denis en général mérite d'être réinterrogée. En effet, selon les données INSEE, la population du département va continuer de croître d'environ 100 000**

**habitants d'ici 2040** (contrairement à l'ensemble de la région qui verra bien sa population décroître). De plus, cette baisse de la mobilité en IDF serait accentuée par le recours massif au télétravail, or la majorité des emplois occupés par les séquanodionysiens sont peu télétravaillables (services, commerce, PME, BTP).

**Aussi, certain des objectifs peuvent être plus volontaristes, en s'inscrivant dans une orientation de réduction des GES, comme la baisse de la part modale VL qui pourrait être plus importante avec la mise en œuvre de la ZFE et l'arrivée des lignes du GPE.**

De même, l'objectif de la part modale piéton sur le trajet domicile travail qui passe de 5,1 à 5,7%, pourrait être plus volontariste. D'autant plus avec la volonté de réduire le nombre et les distances domicile-travail par des actions concrètes, comme l'incitation à la création d'emploi sur le territoire et la création d'espaces de co-working. **Aussi, un objectif de 10% de part modale marche sur le trajet domicile/travail est un objectif qu'il conviendrait d'adopter.**

**Page 221** : sur les RD il est complexe de limiter la circulation des PL (signalétique/contrôle, les bus sont des PL donc pas d'aménagement physique possible). Et vus les gabarits routiers et les enjeux d'espace public (continuités modes actifs, végétalisation et désimperméabilisation), les aménagements dédiés aux bus ne sont pas si évidents à implanter dans la densité urbaine d'Est Ensemble.

**Page 224** : la définition des circulations PL selon la hiérarchisation du viaire est pertinente. Un point d'attention : la métropole du Grand Paris préconise de réglementer sur les autorisations de circulation en fonction de la longueur des PL et non de leur chargement.

**Pages 227-228** : le Département souhaite être un partenaire pour analyser les évolutions des voiries départementales pour l'optimisation des flux PL. L'allongement des itinéraires pour les PL (mobiliers, sens uniques, etc.) ne doit pas être contradictoire avec la performance des bus recherchée. Cette action devra donc se faire au cas par cas et a priori en dehors des RD. Et les plans de circulation sont à travailler avec les territoires voisins.

**Pages 238 à 241** : même remarque qu'en 2023, à horizon M11 il n'y aura pas de résorption des difficultés de circulation :

- pont de la Folie : les travaux de comblement de la trémie démarrent pour 1 an
- centre de Noisy-le-Sec : travaux T1
- RD 902 et RD 41 à Montreuil : 2x1 voie sans projet 2024.

Il s'agira d'adapter le paragraphe 3 à la carte. Sur la carte : pas d'opération lancée par le Département sur les RD 20, 902 et 37 à Montreuil.

**Pages 242 à 244** : s'il a été formulé que la cohabitation entre les bus et les cycles ne constitue pas un aménagement cyclable, le partage de la voie permet d'insérer les différents modes sur une voirie au gabarit contraint, sans avoir à pénaliser les bus ou les cycles.

La carte d'un réseau cyclable hiérarchisé indique les voies support du RER V'. A noter que l'avenue Paul Vaillant Couturier (RD 986) à Bobigny, entre le giratoire Pierre Sémard (RD 40) et le Pont de Bondy n'est pas intégrée à ce réseau.

Ne pas citer le plan triennal 2022-24 : intégrer sur la carte les aménagements existants à date (exemple RD 117 aux Lilas).

**Pages 247 à 249** : cette action recommande de réaliser un plan piéton appliquant les préconisations du projet « Grand Chemin » aux voiries sous compétence d'Est Ensemble. Rappel de l'action 3.1 du Plan MobIDF sur le jalonnement et les choix de revêtements sur les trottoirs (albédo).

**Pages 250 à 252** : Le PLM reprend les principes contenus dans le plan marche départemental de hiérarchisation du réseau piéton afin de mettre aux normes d'accessibilité l'ensemble des cheminements piétons prioritaires : centralités urbaines, commerces, équipements scolaires, points d'arrêts TC dans un rayon de 200 m qui feront l'objet d'un audit d'accessibilité. **A cette hiérarchisation du réseau piéton, il manque les PMI, les centres de santé, les EPAHD, l'ensemble des sites accueillants des personnes en situation de handicap auxquelles il conviendrait également de réaliser un diagnostic d'accessibilité.**

**Page 253** : même remarque qu'en 2023, le stationnement est difficilement transformable en voie bus car les gabarits ne sont pas les mêmes. Par contre il peut être une opportunité pour des micro-hubs de logistique urbaine.

**Page 255** : TZen3 à intégrer au-delà du PLM

**Pages 262 à 265** : les préconisations vont dans le sens des engagements départementaux déjà mis en œuvre lors de travaux de voirie avec la suppression de tout le stationnement VL, y compris pour l'autopartage, dans un rayon de 100 m autour des pôles les plus importants. Cette disposition permet de libérer de l'espace public pour d'autres usages : stationnement vélo, espace piéton, plantations ...

**Pages 266 à 273** : le PLM propose d'appliquer la loi LOM sur la sanctuarisation des 5m en amont des passages piétons (600 passages piétons ne serait pas en conformité avec la loi) permettant de récupérer de l'espace public permettant d'installer des arceaux. Il est également proposé d'augmenter le nombre de stationnements vélo autour des pôles de transport en redéfinissant une jauge différente du SDSV (Schéma directeur du stationnement vélo en gare) d'IDFM qui varient par rapport aux recommandations de l'autorité organisatrice.

**Page 274** : utiliser le nombre de colis transitant dans un CDU et non pas le tonnage comme indicateur.

**Page 275** : les études de création des CDU doivent se faire principalement dans les pôles démographiques et commerciaux les plus denses. A noter les projets d'hôtel logistique à Bagnolet, à Bobigny (SOGARIS) en cours. SOGARIS a ciblé également Montreuil.

**Page 275** : ajouter les opérateurs de points-relais dans la démarche de développement des consignes.

**Page 276** : Les vélos cargos sont mentionnés dans cette action alors qu'ils se généralisent sur le territoire, avec d'autres usages que ceux liés aux livraisons. Pour information les aménagements cyclables réalisés par le Département excèdent souvent les 1,60mL préconisés dans l'action, sachant que le « *Panorama de la cyclo-logistique 2023, Les Boîtes à vélo* » indique 2,5 m pour une piste unidirectionnelle et 4 m pour une piste bidirectionnelle adapté au vélo-cargo. Et des mesures concernant leur stationnement doivent également être proposées. Enfin concernant les points d'accueil PAV, cette tâche doit s'exécuter dans le cadre d'une réflexion à l'échelle du territoire pour le stationnement des véhicules de livraisons.

**Page 280** : considérer les gabarits VUL dans les aménagements des aires de recharge

**Page 281** : qui peut porter le projet BioGNV à *Pantin logistique* ?

**Pages 288 à 299** : Le PLM propose des coupes de principes et des largeurs minimales par affectation des voies. Des précisions pourront être apportées quant à la largeur du séparateur de l'aménagement cyclable, notamment au droit des places de stationnement mais également pour les voies mixtes bus/vélos, avec ou sans séparateur franchissable, ou la largeur des quais bus (2,25mL minimum). Ces dimensionnements sont présentés à l'action 3.2 alors que

l'attente se fait dès l'action 3.1 sur le schéma de voirie. Les places de stationnement dans les projets départementaux sont plutôt portées de 1,80m à 2mL.

**Page 304** : les agents de circulation doivent également contrôler les pratiques de livraisons et l'usage des aires de livraisons. Sur la communication, le Projet DIALOG<sup>1</sup> porté par la Région propose de constituer une base de données des arrêtés relatifs aux PL et une mise à jour des informations dans les applications GPS est inscrit dans la LOI.

**Page 307** : il faut considérer les recommandations du CEREMA sur les normes des aires de livraisons (signalisation verticale). Préconisation : un schéma directeur des aires de livraisons. Le ratio pour un maillage optimal est cohérent et le Département approuve qu'1 aire sur 10 devra être équipée de bornes IRVE à charge rapide. Les réglementations proposées sont très pertinentes pour optimiser et pacifier les flux de marchandises. Une question d'échelle de la réglementation à porter à l'échelle départementale est à interroger, ainsi que la réglementation liée aux moyens de contrôle de l'application. Concernant l'application numérique, des expérimentations sont portées par la MGP (Argenteuil).

**Pages 310 à 314** : cette action doit inclure une disposition permettant d'installer du stationnement vélo en habitat collectif dans un partenariat avec les bailleurs sociaux. Le stationnement vélo est un élément essentiel d'une politique cyclable systémique. L'habitat collectif ne permet pas de stationner son vélo en sécurité. Pourtant, il existe, dans le logement collectif, un potentiel de création de plusieurs dizaines de milliers de place vélos, en direction des populations qui, aujourd'hui, pratiquent peu le vélo mais qui vont être sujettes à l'application de la ZFE et qui pourraient pour une part d'entre eux se rabattre vers le vélo. Ce levier doit être activé, la réglementation actuelle prévoit des parts de stationnement vélo en fonction des surfaces habitables mais uniquement dans les constructions neuves, il convient d'équiper en stationnement vélos les habitats collectifs existants.

**Page 315** : la question de la programmation de la logistique dans les nouveaux quartiers, dès la phase de conception des projets (centrales de mobilités, consignes, espaces log...) est importante. Démarche à réaliser avec les aménageurs. Concernant l'accessibilité fluviale des ports, il faut garantir les accès routiers et la mixité des usages bord à canal.

**Pages 316 à 318** : le PLM préconise de développer les porosités piétonnes dans les normes des PLU (taille des ilots, impasse VL poursuivie par des cheminements piétons, etc.). Il faut étudier de la possibilité **d'ouvrir l'accès de certaines résidences privées** existantes qui constituent des ruptures dans la ville et empêchent d'assurer une perméabilité piétonne. Enfin il faut travailler à des nouveaux franchissements piétons Nord Sud du canal de l'Ourcq.

---

<sup>1</sup> <https://beta.gouv.fr/startups/dialogue.html>