

**La directrice Prospective, études  
et Jeux Olympiques et Paralympiques**

Paris le

**25 MARS 2024**

Prospective et Etudes/24001263-AJ/SMN  
Affaire suivie par : Arantxa JULIEN  
Tél : 01 87 05 22 19  
Mél : [arantxa.julien@iledefrance-mobilites.fr](mailto:arantxa.julien@iledefrance-mobilites.fr)

**Monsieur Patrice BESSAC  
Président  
Etablissement public territorial Est  
Ensemble  
100 avenue Gaston Roussel  
93232 Romainville Cedex**

**Lettre recommandée avec accusé de réception**

20 179 213 9050 9

Monsieur le Président,

Par courrier date du 20 décembre 2023 et reçu le 26 décembre 2023, vous avez sollicité l'avis d'Île-de-France Mobilités sur le projet de plan local de mobilité (PLM) élaboré par l'établissement public territorial Est Ensemble, arrêté par délibération en date du 28 novembre 2023, avant la consultation ultérieure du public.

En préambule, il convient de saluer la démarche d'Est Ensemble, qui a souhaité réviser son Plan local de déplacements et se doter d'un document cadre actualisé pour la mise en œuvre de l'ensemble de ses politiques de mobilité. Le Plan local de mobilité constitue en effet une véritable opportunité pour susciter le dialogue entre communes et plus largement avec l'ensemble des acteurs de la mobilité sur un territoire, et pour faire émerger un plan d'actions partagé en faveur d'une mobilité durable.

L'avis d'Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité et en tant que responsable de l'élaboration et de l'animation de la mise en œuvre du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), porte sur la compatibilité du plan d'actions proposé avec les objectifs et les actions inscrits au PDUIF approuvé en juin 2014, qui est celui en vigueur au moment de l'arrêt du PLM par le conseil communautaire d'Est Ensemble.

Le Plan des mobilités en Île-de-France, qui doit succéder à l'actuel PDUIF, a été présenté au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 6 février 2024, et devrait être arrêté par le Conseil régional le 27 mars 2024 puis soumis à la concertation avant d'être approuvé courant 2025. L'EPT Est Ensemble a suivi activement cette élaboration, et de nombreuses mesures contenues dans le PLM permettront de décliner les actions du nouveau plan régional.

Le projet de PLM élaboré par Est Ensemble s'appuie sur une évaluation du précédent PLD ainsi qu'un diagnostic ciblé du territoire et de ses enjeux de mobilité. Le diagnostic rend bien compte des enjeux spécifiques du territoire. L'approfondissement de certains volets, dans la partie diagnostic, notamment l'accessibilité de la voirie et les livraisons, est à cet égard très intéressant.

De manière générale, les mesures retenues sont ambitieuses et les priorités d'intervention bien définies, mais leur concrétisation ne ressort pas toujours des fiches. Le niveau d'engagement des différentes communes n'est par exemple que rarement mentionné, alors que leurs compétences notamment en matière de voirie ou de stationnement les rend centrales dans la mise en œuvre opérationnelle.

Par ailleurs, le nombre d'actions retenues dans le PLM est relativement élevé, ce qui peut conduire à une difficulté de mise en œuvre et de suivi. L'association étroite des partenaires tout au long du processus d'élaboration devrait néanmoins permettre une bonne mise en œuvre de celles-ci, d'autant qu'un grand nombre de mesures est déjà engagé. Le rôle d'animation de l'EPT, bien identifié dans le Plan, sera essentiel pour maintenir la dynamique enclenchée lors de l'élaboration. La présentation pour chaque action, d'objectifs chiffrés, d'un calendrier, d'une identification des maîtres d'ouvrage concernés et d'éléments de coûts, est en cela très positive. Toutefois, à la lecture du document, il n'est pas toujours aisé de comprendre si ces actions font réellement l'objet d'engagements de la part des maîtres d'ouvrage pour des réalisations dans la temporalité du PLM. Pour certaines actions enfin, le PLM renvoie à l'élaboration de plans ultérieurs, plan marche ou schéma directeur logistique, pour lequel il donne un cadre. A cet égard, Île-de-France Mobilités tient à rappeler que le PLM doit être le plus concret et le plus engageant possible.

Deux sujets rarement abordés dans les PLM ont été approfondis par l'EPT, au regard de l'importance de ces enjeux sur son territoire : la logistique et les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE). Concernant la logistique, la proposition de réaliser un schéma logistique est pertinente et permettra de rendre cette action plus opérationnelle. Concernant les IRVE, le travail de quantification des besoins est très utile pour permettre aux différents acteurs concernés d'organiser le déploiement des bornes.

L'avis rendu ici par Île-de-France Mobilités se fonde sur les attendus du PDUIF, document en vigueur au moment de l'arrêt du PLM par le conseil communautaire d'Est Ensemble. Néanmoins, dans un souci d'anticipation de la prise en compte des principales évolutions qui pourraient être introduites par le Plan des mobilités en Île-de-France, le présent avis joint à ce courrier inclut à toutes fins utiles des remarques relatives à des recommandations et prescriptions présentes dans le projet de Plan des mobilités proposé le 6 février 2024 par Île-de-France Mobilités au Conseil régional d'Île-de-France.

Les services d'Île-de-France Mobilités se tiennent à votre disposition pour fournir davantage de précisions sur ces analyses en phase de finalisation du PLM, puis pour vous accompagner dans la mise en œuvre du PLM, une fois celui-ci approuvé.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.



**Laurence DEBRINCAT**

*PJ : Avis d'Île-de-France Mobilités en tant que personne publique associée sur le Plan local de mobilité (PLM) d'est Ensemble, arrêté par délibération en date du 28 novembre 2023*

**PLAN LOCAL DE MOBILITÉ**  
**ÉLABORÉ PAR L'ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL EST ENSEMBLE**  
**Avis d'Île-de-France Mobilités**  
**en tant que personne publique associée**

## **1. INTRODUCTION**

---

Le présent rapport constitue l'avis d'Île-de-France Mobilités sur le projet de Plan local de mobilité (PLM) élaboré par l'Etablissement public territorial Est Ensemble couvrant neuf communes. Toutes ces communes sont situées dans le département de Seine-Saint-Denis.

### **1.1. Les Plans locaux de mobilité, déclinaison locale du PDUIF**

L'élaboration de Plans locaux de mobilité (PLM) – nouvelle dénomination des Plans locaux de déplacements depuis la loi d'orientation des mobilités (LOM) – est une spécificité francilienne prévue par le Code des transports (articles L1214-30 à L1214-36). Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) est complété par des PLM qui en détaillent et en précisent le contenu.

En effet, si le PDUIF fixe pour l'ensemble du territoire régional les principales orientations pour l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, il ne peut toutefois pas prévoir, par principe de subsidiarité, les actions précises à mener à une échelle territoriale fine, ni leur maîtrise d'ouvrage, ni leur calendrier prévisionnel.

L'élaboration des PLM a été rendue obligatoire par la LOM pour les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), hors communautés de communes, ainsi que pour la Ville de Paris. Les PLM, dont le caractère opérationnel tel qu'il est défini dans le PDUIF est essentiel, doivent donc constituer un instrument programmatique privilégié de la mise en œuvre du PDUIF au niveau intercommunal.

Le PDUIF, élaboré par Île-de-France Mobilités et approuvé par le Conseil Régional le 19 juin 2014, fixe les objectifs et le cadre de la politique de mobilité des personnes et des biens en Île-de-France pour l'ensemble des modes de transport. Ses actions ont pour ambition de faire évoluer l'usage des modes vers une mobilité plus durable.

Pour atteindre les objectifs du PDUIF, il est nécessaire de changer les conditions de déplacement et les comportements. Le PDUIF décline à cet effet trente-quatre actions au sein de neuf défis ; les défis 1 à 7 concernent les conditions de déplacement et les défis 8 et 9 les comportements :

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs ;
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs ;

- Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement ;
- Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement ;
- Défi 7 : Rationnaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train ;
- Défi 8 : Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF ;
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

La très grande majorité de ces actions sont des recommandations à destination des acteurs concernés. Néanmoins, quatre actions ont un caractère prescriptif et s'imposent aux documents d'urbanisme et aux décisions prises par les autorités chargées de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements en Île-de-France, aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi qu'aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier.

Parmi les trente-quatre actions du PDUIF, douze sont identifiées comme relevant essentiellement de la responsabilité des EPCI ou des communes. Ces actions constituent le volet socle des PLM, elles doivent nécessairement y être traitées :

- Action 2.4 : Un réseau de bus attractif
- Action 2.5 : Aménager des pôles d'échanges de qualité
- Action 3/4.1 : Pacifier la voirie
- Action 3/4.2 : Résorber les principales coupures urbaines
- Action 3.1 : Aménager la rue pour le piéton
- Action 4.1 : Rendre la voirie cyclable
- Action 4.2 : Favoriser le stationnement des vélos
- Action 5.1 : Atteindre un objectif de sécurité routière ambitieux
- Action 5.2 : Mettre en œuvre, au niveau local, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable
- Action 6.1 : Rendre la voirie accessible
- Action 7.1 : Préserver et développer des sites à vocation logistique
- Action 7.4 : Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

Ainsi, le lien avec le PDUIF doit être clairement établi dans les PLM et la bonne articulation de ces documents est nécessaire.

La feuille de route 2017-2020 approuvée par le conseil d'Île-de-France Mobilités en octobre 2017 est venue compléter le PDUIF. Elle a conforté les actions du PDUIF et lui a donné une nouvelle ambition. Viennent s'ajouter aux douze actions du volet socle à décliner prioritairement dans les PLM deux actions de la feuille de route :

- développer les services vélos ;
- accélérer la mise en place de plans de mobilité dans les entreprises et administrations et le développement du conseil en mobilité.

Il est important de souligner que la mise en œuvre de ces actions ne relève pas seulement de la responsabilité de l'EPCI porteur de l'élaboration du PLM, mais bien de l'ensemble des acteurs de la mobilité sur le territoire, et notamment des communes, du département ou d'Île-de-France Mobilités.

Le Plan des mobilités en Île-de-France, qui doit succéder à l'actuel PDUIF, a été présenté au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 6 février 2024, et devrait être arrêté par le Conseil régional le 27 mars 2024 puis soumis à la concertation avant d'être approuvé

courant 2025. L'EPT Est Ensemble a suivi activement cette élaboration, et de nombreuses mesures contenues dans le PLM permettront de décliner les actions du nouveau plan régional.

L'avis rendu ici par Île-de-France Mobilités se fonde sur les attendus du PDUIF, document en vigueur à l'arrêt du PLM par le conseil communautaire d'Est Ensemble. Néanmoins, dans un souci de prendre en compte les principales évolutions qui pourraient être introduites par le Plan des mobilités en Île-de-France, le présent avis inclut à toutes fins utiles des remarques relatives à des recommandations et prescriptions présentes dans le projet de Plan des mobilités.

## **1.2. Modalités d'approbation des PLM**

L'article L.1214-32 du Code des transports prévoit que « *le projet de plan local de mobilité est arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public (...). Le projet est soumis pour avis au conseil régional d'Île-de-France, aux conseils municipaux et départementaux intéressés, aux représentants de l'Etat dans les départements concernés ainsi qu'à Île-de-France Mobilités dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire. Il est ensuite soumis par le président de l'établissement public (...) à la procédure de participation du public prévue à l'article L123-19 du code de l'environnement* ».

Conformément à ces dispositions, l'EPT Est Ensemble a arrêté son projet de PLM par délibération du Conseil territorial du 28 novembre 2023. Il a sollicité l'avis d'Île-de-France Mobilités par courrier daté du 20 décembre 2023 et reçu le 26 décembre 2023.

## **1.3. L'avis d'Île-de-France Mobilités**

L'avis d'Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité et en tant que responsable de l'élaboration et de l'évaluation du PDUIF, a pour objectif d'analyser la compatibilité du plan d'action proposé avec les objectifs et les mesures inscrits au PDUIF. Une attention particulière est portée sur les prescriptions du PDUIF et sur les actions du volet socle. L'avis apporte également un éclairage sur l'articulation entre le plan d'action du PLM et les axes proposés pour le futur Plan des mobilités en Île-de-France, dénommé dans la suite de cet avis « Plan des mobilités ».

L'avis d'Île-de-France Mobilités ne préjuge pas de l'avis des autres maîtres d'ouvrage et notamment des gestionnaires de voirie sur les actions qui les concernent pour les modes de transport autres que les transports collectifs.

## **2. LE PLAN LOCAL DE MOBILITE ELABORE PAR L'ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL EST ENSEMBLE**

---

### **2.1. Présentation générale du projet de PLM**

Le projet de PLM élaboré par l'EPT Est Ensemble comporte quatre orientations :

- Orientation n° 1 - Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville

- Orientation n° 2 - Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme
- Orientation n° 3 - Construire un cadre référentiel et réglementaire pour agir sur les mobilités
- Orientation n° 4 - Accompagner le changement des pratiques

Ces orientations se déclinent en 34 actions :

#### Actions de l'orientation n° 1 - Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville

- 1.1 - Hiérarchiser le réseau viaire à l'échelle d'Est Ensemble
- 1.2 - Faire évoluer les autoroutes sur Est Ensemble
- 1.3 - Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds
- 1.4 - Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30
- 1.5 - Rue aux écoles : sécuriser l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires
- 1.6 - Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus
- 1.7 - Poursuivre le développement du maillage cyclable
- 1.8 - Faire d'Est Ensemble un territoire marchable et faire du projet du Grand Chemin un exemple de stratégie territoriale piétonne
- 1.9 - Œuvrer pour la mise en accessibilité
- 1.10 - Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages

#### Actions de l'orientation n° 2 - Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme

- 2.1 - Développer l'offre bus (en fonction des besoins et des opportunités identifiées par l'étude bus menée par Est Ensemble)
- 2.2 - Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux
- 2.3 - Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux
- 2.4 - Développer l'offre de services pour les vélos et la micromobilité
- 2.5 - Développer les services pour la mise en place de livraisons propres et favoriser les expérimentations
- 2.6 - Dimensionner et déterminer le type d'offre de bornes de recharge électrique et stations (bio)GNV
- 2.7 - Développer l'offre d'autopartage

#### Actions de l'orientation n° 3 - Construire un cadre référentiel et réglementaire pour agir sur les mobilités

- 3.1 - Esquisser un schéma de voirie et un référentiel d'aménagements cyclables
- 3.2 - Appliquer le futur schéma directeur d'Est Ensemble de la logistique
- 3.3 - Faire évoluer les politiques de stationnement et assurer leur contrôle
- 3.4 - Réaliser un diagnostic de l'offre de stationnement en ouvrage
- 3.5 - Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle
- 3.6 - Conduire une étude spécifique sur l'opportunité d'une fourrière intercommunale
- 3.7 - Déterminer les normes de stationnement dans les nouvelles constructions
- 3.8 - Préserver / développer les sites à vocation logistique
- 3.9 - Définir un cadre réglementaire pour favoriser les perméabilités piétonnes

#### Actions de l'orientation n° 4 - Accompagner le changement des pratiques

- 4.1 - Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle
- 4.2 - Inciter les entreprises à s'inscrire dans une démarche de PDMe
- 4.3 - Développer le Conseil en Mobilité

4.4 - Renforcer le maillage des ateliers d'apprentissage et d'accompagnement à la pratique du vélo

4.5 - Être pro-actif avec la population et les entreprises locales pour les accompagner avec la mise en œuvre progressive de la ZFE et favoriser la démotorisation

4.6 - Suivre la mise en place des actions du PLM

4.7 - Suivre et évaluer les incidences environnementales des actions du PLM

4.8 - Coordonner la mise en œuvre des actions et le rôle des différents acteurs de la mobilité sur le territoire

Pour chaque fiche-action, le projet de PLM :

- rappelle les constats du diagnostic et les objectifs à atteindre ;
- décrit les mesures à mettre en place et leurs conditions de mise en œuvre, c'est-à-dire : l'échelle d'intervention, les coûts, les acteurs concernés et leurs rôles, l'horizon de mise en œuvre (court, moyen ou long terme) et le niveau de complexité technique, financière ou de coordination des acteurs ;
- identifie des indicateurs de suivi des mesures.

## **2.2. L'association des partenaires**

L'EPT Est Ensemble a élaboré le projet de PLM de manière partenariale en associant largement les partenaires concernés par la mobilité (Etat, Région, Département de Seine Saint-Denis, Île-de-France Mobilités, communes, opérateurs de transport, associations...) tout au long de la démarche :

- ateliers thématiques pour partager le diagnostic et construire une vision partagée des orientations ;
- comités de pilotage ;
- comités techniques ;
- comités des partenaires ;
- réunions bilatérales avec l'ensemble des acteurs directement impliqués dans la mise en œuvre du plan d'action ;

Île-de-France Mobilités a été conviée à l'ensemble de ces instances. Par ailleurs, des échanges ont eu lieu entre l'EPT Est Ensemble et Île-de-France Mobilités à différentes étapes de l'élaboration. Île-de-France Mobilités a ainsi pu émettre des remarques sur l'ensemble du projet, et en particulier sur le plan d'action, qui ont été prises en compte dans leur grande majorité.

Cette association continue des principaux partenaires devrait contribuer à une bonne mise en œuvre des actions, pour lesquelles ils ont pu s'engager durant le processus.

L'association des partenaires pour l'élaboration du PLM est donc jugée très satisfaisante par Île-de-France Mobilités.

### **3. AVIS GENERAL D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES**

---

Le projet de PLM élaboré par Est Ensemble s'appuie sur une évaluation du précédent PLD ainsi qu'un diagnostic ciblé du territoire et de ses enjeux de mobilité. Le diagnostic rend bien compte des enjeux spécifiques du territoire. L'approfondissement de certains volets, dans la partie diagnostic, notamment l'accessibilité de la voirie et les livraisons, est à cet égard très intéressant.

En ce qui concerne le plan d'action, le PLM traite bien de l'ensemble du volet socle du PDUIF, mais avec une précision variable. Le travail approfondi mené sur la hiérarchisation de la voirie permet d'aboutir à des recommandations en termes d'aménagement de l'espace public, utiles au regard de la densité d'utilisation des voiries par les différents modes de déplacement.

De manière générale, les mesures retenues sont ambitieuses et les priorités d'intervention bien définies, mais leur concrétisation ne ressort pas toujours des fiches. Le niveau d'engagement des différentes communes n'est par exemple que rarement mentionné, alors que leurs compétences notamment en matière de voirie ou de stationnement les rend centrales dans la mise en œuvre opérationnelle.

Le choix des quatre orientations pour la structuration du plan d'action (espace public, offre et services, cadre réglementaire, changements de pratiques) ne rend pas toujours aisée sa lecture. Ce choix, qui s'appuie sur la nature des actions (infrastructures, services, réglementation, changements de comportement), ne permet pas en effet d'avoir une compréhension globale de la stratégie par thématique. Ainsi, il est souvent nécessaire de se référer à plusieurs actions dans des orientations différentes pour avoir une appréhension globale de la stratégie en matière de vélo, de bus, de transport de marchandises, de stationnement, etc.

La présentation des fiches-actions est très dense, avec de très nombreux encarts et tableaux. Elle pourrait plus mettre en exergue les objectifs (chiffrés en particulier) de chaque action qui sont parfois difficiles à identifier dans le document.

Par ailleurs, le nombre d'actions retenues dans le PLM est relativement élevé, ce qui peut conduire à une difficulté de mise en œuvre et de suivi. L'association étroite des partenaires tout au long du processus d'élaboration devrait néanmoins permettre une bonne mise en œuvre de celles-ci, d'autant qu'un grand nombre de mesures est déjà engagé. La présentation pour chaque action, d'objectifs chiffrés, d'un calendrier, d'une identification des maîtres d'ouvrage concernés et d'éléments de coûts, est en cela très positive. Toutefois, à la lecture du document, il n'est pas toujours aisé de comprendre si ces actions font réellement l'objet d'engagements de la part des maîtres d'ouvrage pour des réalisations dans la temporalité du PLM. Certaines fiches s'en tiennent en effet à des axes d'intervention prioritaires et des principes d'action généraux, certes pertinents mais non déclinés sur le territoire et/ou dans le temps. C'est le cas par exemple de la pacification (zones 30) ou de la mise en accessibilité de la voirie. Pour certaines actions enfin, le PLM renvoie à l'élaboration de plans ultérieurs, plan marche ou schéma directeur logistique, pour lequel il donne un cadre. A cet égard, Île-de-France Mobilités tient à rappeler que le PLM doit être le plus concret et le plus engageant possible.

Le plan d'action du PLM porte des objectifs ambitieux pour les modes actifs et la mise en accessibilité du territoire. Par ailleurs, de nombreuses mesures sont listées pour les transports collectifs, en particulier de surface, démontrant la volonté du territoire d'améliorer la desserte et la performance des bus.



Deux sujets rarement abordés dans les PLM ont été approfondis par l'EPT, au regard de l'importance de ces enjeux sur son territoire : la logistique et les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE). Concernant la logistique, la proposition de réaliser un schéma logistique est pertinente et permettra de rendre cette action plus opérationnelle. Concernant les IRVE, le travail de quantification des besoins est très utile pour permettre aux acteurs d'organiser le déploiement des bornes.

Le rôle d'animation de l'EPT, bien identifié dans le Plan, sera essentiel pour maintenir la dynamique enclenchée. En particulier, concernant les actions pour lesquelles certaines communes ne se sont pas engagées, comme l'accessibilité ou le stationnement, l'action de l'EPT sera importante pour continuer à porter la thématique.

Les actions du PDUIF ayant un caractère prescriptif sont bien prises en compte :

- La prescription du PDUIF en matière de priorité des lignes de bus structurantes est bien mentionnée (action 1.6) mais le PLM ne comporte pas de préconisations détaillées, renvoyant à des arbitrages ultérieurs.
- La prescription du PDUIF en matière de stationnement vélo sur voirie est bien respectée. L'objectif fixé par le PDUIF (une place de stationnement automobile sur 40 réservée au stationnement vélo – base 4 à 5 vélos par place de stationnement automobile) est déjà atteint, et le déploiement de stationnement vélo va être poursuivi en priorité à l'amont des passages piétons et aux abords des gares et stations, conformément au schéma directeur d'Île-de-France Mobilités concernant le stationnement en gare.
- Les prescriptions du PDUIF à l'attention des PLU(i) concernant les normes de stationnement pour les véhicules motorisés dans les constructions neuves à usage de bureaux sont plus ambitieuses que celles proposées dans le PDUIF (action 3.7).
- Les normes de stationnement pour les vélos dans les constructions neuves font l'objet de l'action 3.7 du PLM et sont également plus ambitieuses que celles imposées par le PDUIF pour l'habitat. Il est dommage que des normes pour d'autres destinations n'aient pas été fixées.

Un éclairage est donné à titre informatif sur l'évolution de certaines prescriptions proposées dans le futur Plan des mobilités en Île-de-France 2030 proposé le 6 février 2024 par Île-de-France Mobilités au Conseil régional d'Île-de-France.

## 4. REMARQUES SUR LES FICHES-ACTIONS

---

### 4.1. Orientation 1/ Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville

Les dix actions contenues dans cette orientation s'organisent autour de trois axes :

- la réorganisation de la voirie et des circulations pour un rééquilibrage des modes,
- la pacification de la voirie,
- l'augmentation de la place dédiée aux modes alternatifs à la voiture individuelle.

- *Remarque générale sur l'orientation 1*

La démarche de hiérarchisation de la voirie (action 1.1) est pertinente même si la proposition de hiérarchisation ne correspond pas totalement aux recommandations du PDUIF. Elle présente bien une vision du partage de la voirie en fonction des niveaux de voirie identifiés, cartes à l'appui.

L'action 1.2 qui porte sur le réseau autoroutier doit quant à elle être revue, en supprimant la mention d'un apaisement de ce réseau qui ne relève ni du périmètre ni de la temporalité du PLM, et en validant auprès de la DiRIF le contenu des mesures de plus court terme.

Pour l'ensemble des actions consistant en des aménagements de voirie à destination des différents usages (1.3 à 1.9), le cadre et les objectifs sont bien détaillés avec des éléments de coût et l'identification des responsables de leur mise en œuvre, à l'exception de la marche qui est renvoyée à l'élaboration d'un plan *ad hoc*. En revanche, il n'est pas toujours aisé de comprendre si ces objectifs ont fait l'objet d'un engagement des maîtres d'ouvrage concernés (communes notamment) pour une réalisation dans la temporalité du PLM.

- *Action 1.1 – Hiérarchiser le réseau viaire à l'échelle d'Est Ensemble*

Le travail réalisé sur cette action est ambitieux et très utile. Île-de-France Mobilités souhaite toutefois rappeler quelques principes concernant la hiérarchisation du réseau routier définie dans le PDUIF.

Le réseau magistral est défini de manière exhaustive dans le PDUIF et ne peut être modifié à l'initiative des acteurs locaux (*cf.* remarque sur l'action 1.2 relative aux autoroutes). En revanche, les réseaux à caractère structurant et à caractère local n'ont pas été définis de façon exhaustive dans le PDUIF. L'élaboration d'un PLM est effectivement le cadre pertinent pour approfondir et préciser la hiérarchisation de la voirie à l'échelle des territoires et définir précisément quelles voies appartiennent respectivement à ces deux réseaux. Le réseau structurant peut ainsi être complété par rapport au PDUIF : le PLM peut y ajouter des voies, mais il ne peut pas en retirer. Selon les besoins locaux, des sous-catégories peuvent être créées au sein du réseau structurant et du réseau local, ce qui permet de définir des principes d'aménagement adaptés au territoire.

La carte présentée p.222 (réseau magistral, réseau structurant régional et réseau structurant pour le maillage d'Est Ensemble) ne reprend pas la totalité des axes du réseau structurant inscrits au PDUIF, même si elle en est très proche. Ainsi, elle ne fait pas figurer la D117 entre la D116 et la gare de Noisy-le-Sec, pourtant empruntée par un grand nombre de bus, ni la D115 entre la mairie de Pantin et Paris.

Au-delà de la seule question de la hiérarchisation du réseau, une remarque importante concerne les propositions de vitesses maximales autorisées sur les différentes catégories d'axes. La généralisation du passage à 30 km/h proposée dans le PLM sur la quasi-totalité des axes du territoire, y compris la voirie structurante, doit être analysée avec attention, notamment quant à ses impacts sur la performance des bus. En conséquence, Île-de-France Mobilités demande à être associée systématiquement aux projets de limitation de la vitesse afin de s'assurer que cela ne dégrade pas les conditions de circulation des bus. En effet, si la feuille de route 2017-2020 du PDUIF recommande la généralisation de la vitesse à 30 km/h sur la voirie locale en zone urbaine, il est également précisé que le passage à 30 km/h sur les axes du réseau routier d'intérêt régional (RRIR) doit faire l'objet d'une analyse précise au cas par cas. Pour information, le Plan des mobilités en cours d'élaboration reprend cette recommandation et comprend également des prescriptions visant à améliorer les conditions de circulation des bus sur les axes très empruntés par ceux-ci (résorption des points durs de circulation en cas de travaux sur l'axe et priorité aux feux). A cet égard, Île-de-France Mobilités note avec satisfaction la présence d'un recensement des points durs de circulation des bus et la définition d'une liste à traiter en priorité, mais souligne que les modalités de leur traitement ne sont pas précisées. Île-de-France Mobilités note également avec intérêt que le traitement des autres points durs de bus recensés dans le cadre du PLM doit être réalisé en concomitance avec le développement du maillage cyclable sur Est Ensemble (action 4.8).

De façon plus générale, sur le réseau structurant régional, il conviendra de s'assurer que la mise en place de liaisons cyclables en site propre et de transit de poids lourds ne se traduise pas par une dégradation de la performance des bus.

- *Action 1.2 - Faire évoluer les autoroutes sur Est Ensemble*

Île-de-France Mobilités comprend la volonté d'intégrer au PLM une action relative au devenir des autoroutes qui sont synonymes de nuisances et de coupures sur le territoire d'Est Ensemble. Toutefois, l'action, dans son écriture actuelle, ne relève pas du périmètre du PLM. En effet, les mesures autour d'une éventuelle pacification des autoroutes à long terme doivent être débattues dans un cadre plus large que le territoire d'Est Ensemble, en raison du statut de ces axes qui font partie du réseau magistral défini par le PDUIF. A court et moyen terme, le réseau magistral doit pouvoir continuer à assurer les fonctions de transit, afin de soulager les voiries structurantes et locales qui ont de moins en moins vocation à accueillir des flux de transit dans le cœur de l'agglomération. Ainsi, le PLM ne peut pas garantir l'apaisement des autoroutes d'Est Ensemble puisque cette action ne relève ni des compétences de l'EPT, ni de celles des communes.

Concernant le plus court terme, les potentielles mesures listées pour réduire les nuisances (abaissement des vitesses, création de voies réservées, action sur les accès à l'autoroute pour limiter la congestion) doivent être évoquées avec le gestionnaire de voirie concerné et ne peuvent figurer au PLM que si ce dernier a confirmé leur mise en œuvre.

- *Action 1.3 - Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers*

Île-de-France Mobilités souligne positivement la prise en compte des bus dans cette mesure destinée à éviter le trafic de transit et la circulation des poids lourds au sein des quartiers. En effet, les interdictions de circulation et la modification des plans de circulation ne doivent pas rendre plus complexes les itinéraires des bus, ce qui pourrait détériorer leur performance.

En ce qui concerne plus spécifiquement la mesure concernant les projets de voirie, Île-de-France Mobilités demande à être consultée en amont de chaque projet pouvant avoir un

impact sur la circulation des bus : aménagements de voirie, plans de circulation, vitesses limites...

- *Action 1.4 - Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30*

L'action qui consiste à aménager l'ensemble des voies à 30km/h pour rendre effective la limitation de vitesse est ambitieuse au regard du linéaire concerné. Il aurait été utile de préciser l'action en hiérarchisant, sur la durée du plan, les zones à traiter, en tenant compte des capacités techniques et financières des collectivités à effectuer ces travaux. Des critères de priorisation des zones à traiter auraient pu être définis. La mise en cohérence mentionnée avec les volets marche, vélo et accessibilité du plan est, comme mentionné, indispensable.

Île-de-France Mobilités rappelle que ces aménagements de pacification doivent impacter le moins possible la circulation des bus : certains types d'aménagement doivent ainsi être proscrits sur les axes empruntés par des bus, comme cela est précisé dans la fiche-action. A cet effet, il convient de s'appuyer sur les préconisations du *Guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers*, publié par Île-de-France Mobilités.

- *Action 1.5 - Rue aux écoles : sécuriser l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires*

Cette action constitue effectivement un axe pertinent pour mieux sécuriser les déplacements des jeunes en âge scolaire. La fiche-action présente bien l'état des lieux de la pacification aux abords de tous les établissements scolaires du territoire, et affiche un objectif ambitieux de généralisation des Rues aux écoles dans la temporalité du PLM.

- *Action 1.6 - Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus*

L'action est conforme à ce qui est attendu du PLM, afin que les collectivités mettent en œuvre les moyens nécessaires pour améliorer les conditions de circulation des bus. Le fait de prioriser certains points durs, à horizon PLM, permet de rendre l'action plus réaliste et opérationnelle.

Île-de-France Mobilités souligne la volonté d'Est Ensemble d'anticiper dans la mesure du possible les prescriptions proposées pour le futur Plan des mobilités, en identifiant les axes de voirie à plus de 300 passages de bus par jour (deux sens confondus). Comme il est indiqué, la carte de ces axes est une version de travail et pourra être mise à jour tout au long de la durée de mise en œuvre du plan, en lien avec le travail réalisé par Île-de-France Mobilités dans le cadre du Plan des mobilités en Île-de-France et en fonction des restructurations du réseau de bus. Une version plus récente de la carte peut être transmise à Est Ensemble, toutefois il s'agit encore à ce jour d'une version de travail.

NB : L'annexe présentant les modalités de financement des aménagements visant à traiter les points durs bus par Île-de-France Mobilités doit être actualisée (cf. *Guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers*, publié par Île-de-France Mobilités).

- *Action 1.7 - Poursuivre le développement du maillage cyclable*

Cette action propose une structuration du réseau cyclable en différents niveaux, distinguant notamment le niveau régional et proposant un jalonnement adapté, ce qui est en phase avec les orientations du PDUIF et du futur Plan des mobilités. Il est à noter que le RER V se dénomme maintenant Réseau Vélo Île-de-France (réseau VIF). Une vigilance

particulière devra être accordée à la continuité des itinéraires cyclables avec les territoires voisins (Paris mais aussi autres EPT de Seine-Saint-Denis).

- *Action 1.8 - Faire d'Est Ensemble un territoire marchable et faire du projet du Grand Chemin un exemple de stratégie territoriale piétonne*

L'action contient deux mesures de nature assez différente.

La première mesure, qui porte sur la réalisation d'un plan marche, sera très utile pour coordonner la politique de l'EPT et des communes en faveur des piétons. Le lien avec les plans vélo et la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics devront y être spécifiquement développés. Toutefois, la mesure est très peu détaillée quant au contenu potentiel de ce plan marche. Il aurait notamment été pertinent que le PLM cible dès à présent des quartiers ou itinéraires prioritaires, au-delà du cas du Grand Chemin.

La seconde mesure, relative à la réalisation du Grand Chemin est emblématique du PLM. Elle permettra à la fois de développer les parcours piétons sur le territoire et de nourrir l'élaboration du plan marche par le retour d'expérience de chacune des phases de mise en œuvre.

- *Action 1.9 - Œuvrer pour la mise en accessibilité*

La cohérence entre les trois mesures identifiées devra être recherchée : les 200 mètres autour des arrêts prioritaires de transports collectifs visés par la mesure 2 doivent être intégrés aux itinéraires prioritaires de la mesure 1, et les travaux de mise en accessibilité des arrêts de bus de la mesure 3 qui ne le sont pas encore devraient être réalisés préalablement, ou en parallèle de la mise en accessibilité de la voirie, et intégrés aux itinéraires prioritaires.

Île-de-France Mobilités souligne le travail de recensement des cheminements prioritaires pour la mise en accessibilité, soit à partir des stratégies des communes soit sur la base de critères établis dans le cadre du PLM. Cela permet de constituer une vision cible de la mise en accessibilité de la voirie sur le territoire à horizon du PLM. Toutefois, il n'est pas précisé si les objectifs affichés en termes d'itinéraires accessibles ont fait l'objet d'un engagement des communes dans la temporalité du PLM.

Par ailleurs, les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) que les communes doivent élaborer depuis 2005 (échéance initiale de réalisation : 2009) sont à intégrer dans ce travail sur la mise en accessibilité. Un état des lieux de ces plans sur le territoire d'Est Ensemble aurait été utile, et le rôle et l'apport des commissions communales d'accessibilité dans la mise en œuvre des mesures concernant l'accessibilité aurait pu être précisé dans le projet de PLM.

Concernant la mise en accessibilité des arrêts de bus, le projet de PLM mentionne que « Une fois les travaux achevés, IDFM mettra en place le matériel roulant accessible lorsque les lignes seront déclarées avec à minima 70 % des arrêts accessibles. ». Île-de-France Mobilités précise que le matériel roulant est déjà accessible sur les lignes traversant Est Ensemble, et que les autres obligations liées à la déclaration d'accessibilité de la ligne sont remplies (formation des conducteurs, information voyageur...), seule la mise en accessibilité des points d'arrêt restant à réaliser.

- *Action 1.10 - Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages*

Île-de-France Mobilités note avec intérêt la volonté d'Est Ensemble de s'appuyer sur le travail de libération d'espaces antérieurement dédiés au stationnement automobile pour

permettre la réalisation de couloirs réservés bus ou de couloirs d'approches bus en amont des carrefours à feu (une vingtaine de secteurs identifiés).

Toutefois, pour garantir l'effectivité des aménagements réalisés, il convient de souligner l'importance de s'assurer de leur bon usage dans la durée. Ainsi, le contrôle du stationnement illicite devra être soutenu dans toutes les communes pour atteindre l'objectif fixé. Les aménagements envisagés pour les bus et les vélos devront être conçus pour empêcher / dissuader fortement ce stationnement illicite.

#### **4.2. Orientation n° 2 - Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme**

Les sept actions contenues dans cette orientation s'organisent autour de deux axes relatifs au développement de services :

- développer l'offre alternative à la voiture individuelle,
- développer les services et équipements favorables à l'écomobilité.

- *Remarque générale sur l'orientation 2*

Le lien entre les différentes actions de cette orientation n'apparaît pas évident de prime abord, si ce n'est qu'il s'agit de services et non d'infrastructure.

Le contenu des actions 2.5, 2.6 et 2.7 porte surtout sur de la méthodologie et reste assez général. Il sera nécessaire de les compléter pour que le PLM puisse gagner en portée opérationnelle.

- *Action 2.1 - Développer l'offre bus (en fonction des besoins et des opportunités identifiées par l'étude bus menée par Est Ensemble)*

Île-de-France Mobilités salue la réflexion engagée par Est Ensemble sur l'évolution de l'offre bus de son territoire afin de l'adapter aux besoins de mobilité. L'étude sur la desserte bus initiée par Est Ensemble et les nombreux échanges entre l'EPT et les services d'Île-de-France Mobilités ont permis d'aboutir à des propositions d'évolution de l'offre partagées à l'horizon temporel du PLM, que ce soit dans le cadre de la restructuration liée à l'arrivée du M11, autour de l'amélioration des conditions de circulation des bus ou des possibilités d'évolution d'itinéraire.

Concernant le projet de ligne Nord-Sud, il convient d'indiquer que les tracés envisagés sont des pistes de travail, présentant des avantages et inconvénients, mais qu'il n'est pas déterminé à l'heure actuelle quels sont les tracés réellement envisageables pour le développement d'une telle ligne. Le travail en cours permettra d'affiner ce principe de liaison.

Île-de-France Mobilités salue également le lien qui est fait avec la résorption des points durs de circulation (présence d'une carte des lignes de bus fortes à horizon PLM impactées par des points durs). Toutefois il serait souhaitable de mieux mettre en valeur la conditionnalité des développements d'offre bus à l'amélioration de leurs conditions de circulation (résorption des points durs notamment), et ce dès l'introduction de la fiche-action (l'action 1.6 n'est pas seulement en lien avec l'action 2.1, elle en constitue le préalable). Cela permettrait d'indiquer clairement et plus explicitement la responsabilité des gestionnaires de voirie dans la réussite de l'action.

Il en va de même pour les Centres Opérationnels Bus (COB), mentionnés dans un simple encart en fin de fiche-action. Il est essentiel de rappeler, dès la partie introductive de la fiche-action, la conditionnalité des développements d'offre bus à l'implantation de ces équipements en nombre et capacité suffisants sur le territoire afin d'attirer l'attention des communes sur la nécessité qu'elles participent à l'effort de libération de foncier pour l'implantation de COB. Il eût été judicieux d'en faire une action à part. En effet, la question des COB ne doit pas être traitée dans une action dédiée aux sites logistiques (ce qui est le cas pour le moment dans le projet de PLM – cf. remarques sur l'action 3.8) mais bien dans une action spécifique sur le bus.

- *Action 2.2 - Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux*

Le PLM recense bien les études en cours sur les pôles du territoire et fait le lien avec les politiques sectorielles (stationnement, vélo, marche, etc.). Le PLM comprend ainsi des préconisations sur la mise en place de stationnement payant sur voirie autour des gares et stations, ce qui est en phase avec le PDUIF et le futur Plan des mobilités. Il souligne également la nécessité de trouver du foncier pour implanter du stationnement vélo.

Parmi les mesures à mettre en place, Île-de-France Mobilités souligne l'importance d'améliorer la marchabilité (la marche étant le principal mode de rabattement) ainsi que la mise en accessibilité de la voirie autour des pôles, prioritairement vers l'accès principal de chaque pôle, mais aussi vers les accès secondaires.

Au-delà des aménagements prévus dans le périmètre immédiat des pôles, il serait utile de bien faire le lien avec les actions par mode à l'échelle plus large du territoire, qui définissent une vision des itinéraires de rabattement à aménager (itinéraires marchables, cyclables, bus).

L'annexe présentant les modalités de financement des équipements d'intermodalité par Île-de-France Mobilités doit être mise à jour (cf. le *Guide d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux* publié par Île-de-France Mobilités).

- *Action 2.3 - Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux*

Cette mesure fait bien le lien entre les différents types de stationnement vélo (courte et longue durée, privé et sur espace public) et constitue une première étape de définition de politique globale de stationnement vélo telle qu'elle est proposée dans le projet de Plan des mobilités en Île-de-France

Le lien entre offre de stationnement vélo sur l'espace public et privé est bien mentionné, au travers de l'action concernant les vélobox dans les secteurs où le stationnement sur parcelles privées est difficile.

Il convient de corriger la transcription de la prescription du PDUIF concernant le stationnement vélo en voirie (p.266) : il s'agit de réserver une place de stationnement voiture (et non vélo) sur 40 en espace dédié au stationnement vélo (environ 5 places vélo peuvent être réalisées sur une place voiture). En outre, Île-de-France Mobilités n'est pas seulement compétente pour le déploiement de consignes aux abords des pôles d'échanges, mais aussi pour le stationnement libre (arceaux) dans ces mêmes périmètres.

Un recensement précis des places de stationnement automobile en amont des passages piétons, qui doivent être supprimées et constituent ainsi une opportunité pour la création de places vélo, a été réalisé, laissant apparaître un potentiel de création de 6000 places, soit un quasi doublement de l'offre actuelle.

De même, des besoins d'équipement des gares et stations du territoire en stationnement vélo sont quantifiés, selon une méthodologie proche de celle utilisée par Île-de-France Mobilités dans son schéma directeur du stationnement vélo en gare. Il est important que le déploiement de l'offre soit en adéquation avec l'évolution de la demande. La question de la disponibilité foncière en site urbain dense est une difficulté bien prise en compte au travers de l'exemple de la station Robespierre, pour lesquels des arbitrages en termes d'occupation de l'espace public devront être faits.

Néanmoins, si l'action fixe donc bien le cap et les possibilités de mise en œuvre, il s'agit à ce stade d'objectifs et non d'engagements à réaliser (à l'exception des stations de la ligne 11 prolongée).

- *Action 2.4 - Développer l'offre de services pour les vélos et la micromobilité*

Concernant le déploiement de Véligo, il conviendrait de citer Île-de-France Mobilités dans les acteurs en tant que maître d'ouvrage et financeur du dispositif. Il en est de même pour l'aide à l'achat de vélos. Il conviendrait également de citer le syndicat Vélib' Métropole qui déploie le service Vélib' parmi les acteurs.

- *Action 2.5 - Développer les services pour la mise en place de livraisons propres et favoriser les expérimentations*

Les mesures proposées dans cette action sont compatibles avec les actions du PDUIF ainsi qu'avec le projet de futur Plan des mobilités concernant la logistique urbaine et sont pertinentes. L'objectif de massification des flux via les Centres de distribution urbaine (CDU) en particulier répond à de nombreux enjeux pour améliorer la performance environnementale, économique et urbaine de la logistique. Il est donc très pertinent.

Néanmoins, l'action présente des éléments essentiellement d'ordre méthodologique puisqu'elle s'appuie sur la future mise en œuvre du schéma directeur de la logistique du territoire, initiative dont Île-de-France Mobilités tient à souligner l'intérêt. Il sera ainsi utile de répondre dans ce schéma aux questions suivantes, en s'appuyant sur le diagnostic des livraisons : où créer sur le territoire des CDU, des Points d'accueil de véhicules de livraison, des consignes mutualisées ? Quel outil numérique utiliser pour fluidifier l'usage des aires de livraison ? Apporter quelques débuts de réponses dans le PLM aurait été bienvenu afin que ce dernier gagne en opérationnalité.

Le regroupement des actions relatives à la logistique dans le plan aurait également été bienvenu pour en faciliter la lecture et bien comprendre leur articulation.

- *Action 2.6 - Dimensionner et déterminer le type d'offre de bornes de recharge électrique et stations (bio)GNV*

L'action définit un objectif global de bornes de recharge électriques sur Est Ensemble calculé à partir de projections du nombre de véhicules électriques possédés par les habitants d'Est Ensemble à horizon du PLM. Des éléments de coûts d'installation sont également donnés. En coordination avec les travaux des syndicats d'énergie et des autres maîtres d'ouvrage de réseaux de bornes de recharge électrique, qui doivent permettre de localiser précisément les besoins d'implantation au sein du territoire, elle permet donc de porter une vision cible et coordonnée à l'échelle de l'EPT. Cette approche est pertinente et compatible avec les orientations retenues pour le futur Plan des mobilités.

L'objectif d'au moins 500 bornes à terme sur le territoire d'Est Ensemble est cependant potentiellement insuffisant. La référence au PDUIF sur cette thématique est obsolète en raison des évolutions importantes en matière d'électromobilité depuis son entrée en vigueur. A titre d'information, le projet de Plan des mobilités tel que présenté au Conseil



d'administration d'Île-de-France Mobilités le 6 février 2024 estime à 4 000 l'objectif de points de charge (équivalents 24kW) d'accès public qu'il conviendrait d'atteindre sur le territoire d'Est Ensemble à horizon 2030, qu'ils soient sous maîtrise d'ouvrage publique ou privée. Cet objectif est issu d'un travail de modélisation réalisé par Enedis. La cohérence avec la cible d'au moins 500 bornes fixée dans le PLM dépend de plusieurs facteurs : nombre de points de charge par borne de recharge, puissance moyenne des bornes et hypothèse sur la part des bornes sous maîtrise d'ouvrage publique ou privée. Des précisions pourraient ainsi utilement être apportées dans le PLM pour apprécier la cohérence de son objectif avec la cible définie dans le projet de Plan des mobilités en Île-de-France.

La mention des enjeux de recharge à domicile est également particulièrement bienvenue. Il aurait pu être utile de préciser par quels moyens Est Ensemble et/ou les communes prévoient de communiquer sur les dispositifs d'aides existants auprès des habitants.

Concernant l'avitaillement en (bio)GNV et en hydrogène, la mesure est moins opérationnelle. Il pourra être utile d'engager des échanges avec la SEM Sigeif Mobilités quant aux opportunités de développement de stations multi-énergies au sein du territoire.

- *Action 2.7 - Développer l'offre d'autopartage*

La fiche action contient des éléments intéressants sur le dimensionnement de l'offre d'autopartage qu'il conviendrait d'atteindre, ainsi que sur les modalités possibles de développement de cette offre, en lien avec les opérateurs, mais ne précise pas si des actions sont déjà en cours pour programmées pour ce déploiement.

A noter que le calendrier de mise en œuvre de l'action fait référence à la promotion du covoiturage, dont l'objet est très distinct de l'autopartage. Il conviendrait de reporter cet objectif dans une autre action portant sur le covoiturage.

### **4.3. Orientation n° 3 - Construire un cadre référentiel et réglementaire pour agir sur les mobilités**

Les neuf actions contenues dans cette orientation s'organisent autour de trois axes :

- S'appuyer sur les documents cadres / référentiels,
- Agir sur les politiques de stationnement,
- Traduire les actions réglementairement dans le PLUi

- *Remarque générale sur l'orientation 3*

Les actions envisagées se répartissent entre mise en place de référentiels et actions réglementaires. Par ailleurs, la plupart des fiches-actions se limitent à émettre des recommandations sur ce qu'il conviendrait de mettre en place.

Les actions 3.7 à 3.9 visent directement l'intégration de dispositions au PLUi, s'appuyant sur le rapport de compatibilité entre PLUi et PLM.

- *Action 3.1 - Esquisser un schéma de voirie et un référentiel d'aménagements cyclables*

Le principe de cette action est très positif, et rejoint totalement les enjeux de partage de la voirie identifiés par Île-de-France Mobilités pour la révision du Plan des mobilités en Île-

de-France. Pour plus de lisibilité, cette action aurait pu être intégrée dans l'action relative à la hiérarchisation de la voirie.

Il convient de supprimer la mention « Mobilien », le terme n'étant plus employé.

La mesure relative à la création d'un référentiel d'aménagements cyclables constitue un référentiel utile, mais dont l'appropriation par les différents acteurs, dont les communes, doit être bien partagée pour être mise en œuvre. Pour plus de lisibilité, elle aurait pu ainsi être intégrée à l'action 1.7 relative au développement d'infrastructures cyclables.

- *Action 3.2 - Appliquer le futur schéma directeur d'Est Ensemble de la logistique*

Comme précisé dans la remarque spécifique à l'action 2.5, Île-de-France Mobilités tient à souligner le grand intérêt de cette action, qui est alignée avec les enjeux du futur Plan des mobilités en Île-de-France. Île-de-France Mobilités souhaite pouvoir être associée au suivi de l'élaboration de ce schéma directeur, qui peut être considéré comme une annexe du PLM.

Toutefois, l'insertion de cette action dans une orientation « Cadre réglementaire et référentiel » n'en facilite pas la lecture car elle est séparée des autres actions du PLM relatives à la logistique.

- *Action 3.3 - Faire évoluer les politiques de stationnement et assurer leur contrôle*

Les recommandations de réglementation et tarification du stationnement contenues dans l'action reprennent et précisent (ce qui constitue un apport pertinent du PLM) celles de la Feuille de route du PDUIF et sont donc conformes aux attentes. Elles représentent une amélioration substantielle en faveur d'une meilleure gestion du stationnement par rapport à la situation actuelle du territoire. Il est cependant dommage qu'il ne s'agisse que de recommandations et non d'engagements de la part des communes.

Il en est de même pour le contrôle du stationnement : les objectifs sont pertinents et l'effort pédagogique auprès des communes est très utile, mais l'action ne comporte pas d'engagements de leur part.

- *Action 3.4 - Réaliser un diagnostic de l'offre de stationnement en ouvrage*

Cette action est très utile. L'inscription de mesures permettant l'incitation au report du stationnement vers les parkings en ouvrage aurait pu la compléter. L'objectif de détermination de « la rationalisation possible sur l'offre de stationnement sur la voirie publique » telle que visée par la fiche-action est conforme aux orientations du futur Plan des mobilités.

- *Action 3.5 - Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle*

Les recommandations sont pertinentes et conformes aux orientations du futur Plan des mobilités, couplant déploiement d'aires de livraison correctement dimensionnées, mise en place d'une réglementation cohérente et proposition de modalités de contrôle. Leur mise en œuvre constituerait une amélioration importante par rapport à la situation actuelle. Comme précédemment, il aurait été utile d'obtenir l'engagement des communes.

L'action aurait pu en outre comporter un objectif chiffré d'aires de livraison à l'échelle du territoire, à décliner par commune.

La mesure portant sur le contrôle des aires de livraison est centrale. De même, l'engagement des communes sera nécessaire.

- *Action 3.6 - Conduire une étude spécifique sur l'opportunité d'une fourrière intercommunale*

Pas de remarque particulière sur cette action.

- *Action 3.7 - Déterminer les normes de stationnement dans les nouvelles constructions*

En matière de stationnement privé, Île-de-France Mobilités partage les objectifs du PLM qui vise à réduire le stationnement automobile dans les constructions neuves à usage de bureaux en fonction de la desserte en transports collectifs, à limiter l'exigence de stationnement automobile dans les constructions neuves à usage d'habitat pour s'adapter à la diminution de la motorisation des ménages et à augmenter l'offre de stationnement pour les vélo. Elle salue le travail réalisé pour mettre à jour des normes à intégrer au PLUi lors d'une prochaine modification.

- *Concernant les points de desserte en transports collectifs retenus pour établir les normes :*

Île-de-France Mobilités apprécie l'effort de qualification par le PLM de la desserte par des transports collectifs structurants, qui inclut les futures stations du T1 et du TZen3.

- *Concernant les normes de stationnement pour les véhicules individuels motorisés dans les bureaux :*

Île-de-France Mobilités partage l'objectif de fixer des normes plafond ambitieuses afin de limiter l'usage de l'automobile parmi les actifs travaillant au sein des bureaux du territoire d'Est Ensemble. Néanmoins, elle réitère sa recommandation - formulée lors de l'élaboration du PLM - de distinguer en matière de normes plafond :

- les communes limitrophes de Paris et/ou desservies actuellement ou à court terme par le métro,
  - les autres communes d'Est Ensemble, dont l'accessibilité en transports collectifs structurants est moins élevée (même si elle va fortement se renforcer) et où l'usage de la voiture pour les transports du quotidien est plus élevé,
- en particulier pour les secteurs situés à plus de 500 mètres d'une gare RER ou d'une station de métro, tramway ou BHNS (existante ou en projet).

À ce sujet, le diagnostic comporte une erreur en page 137 concernant les normes de stationnement automobile du PDUIF pour les bureaux neufs s'appliquant sur les communes des Lilas (90 m<sup>2</sup> / 70 m<sup>2</sup> pour le PDUIF contre 90 m<sup>2</sup> / 60 m<sup>2</sup> dans le PLM arrêté), Noisy-le-Sec et Romainville (60 m<sup>2</sup> / 50 m<sup>2</sup> pour le PDUIF contre 90 m<sup>2</sup> / 50 m<sup>2</sup> dans le PLM).

Pour information, le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030, dans sa version présentée au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités et transmise au Conseil régional en vue de son arrêt, prévoit un renforcement des normes de stationnement automobile dans les bureaux neufs sur le territoire d'Est Ensemble :

- pour la zone 2 (« *Communes limitrophes de Paris* ») :
  - à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transports collectifs : une place maximum pour 130 m<sup>2</sup> de surface de plancher,
  - à plus de 500 mètres : une place maximum pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher ;
- pour la zone 3 (« *Communes du cœur de métropole desservies par les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express* ») :

- à moins de 500 mètres d'une gare ou station de transports collectifs : une place maximum pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher,
- à plus de 500 mètres : une place maximum pour 70 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

➤ *Concernant les normes de stationnement pour les véhicules individuels motorisés dans les logements :*

Est Ensemble connaît un phénomène de démotorisation : entre 2010 et 2019, toutes les communes ont vu leur taux de motorisation diminuer (à l'exception de Bobigny où il reste stable), en moyenne de 7,2% : de -2,6% pour Noisy-le-Sec à -10,6% pour Montreuil et -10,7% pour Pantin.

Pour répondre à l'objectif d'accentuer la contrainte sur les communes limitrophes de Paris, les mieux desservies en transports en commun, il pourrait par exemple être proposé de maintenir la norme au niveau du taux de motorisation actuel pour les secteurs situés à plus de 500 mètres de la gare, au lieu de le majorer de 15 % comme pour le reste des communes.

Par ailleurs, en l'état, le projet de PLM demande a minima une place de stationnement automobile, que l'on se situe à moins de 500 mètres ou à plus de 500 mètres d'une gare ou station. Il conviendrait d'opérer une distinction en matière de normes entre les quartiers les mieux desservis et les quartiers moins bien desservis.

Pour information, le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030, dans sa version présentée au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités et transmise au Conseil régional en vue de son arrêt, prévoit un renforcement des normes de stationnement pour les véhicules individuels motorisés dans les logements, toujours sous la forme de recommandations :

- en zone 2 :
  - à moins de 500 mètres d'une gare ou station de transports collectifs : taux de motorisation communal selon le dernier recensement Insee connu x 0,8
  - à plus de 500 mètres = taux de motorisation x 0,9
- en zone 3 :
  - à moins de 500 mètres d'une gare ou station de transports collectifs : 1 place ou taux de motorisation x 0,9 si le résultat est inférieur à 1
  - à plus de 500 mètres = taux de motorisation x 1,0

➤ *Concernant les normes de stationnement vélo :*

Les normes pour le stationnement des vélos dans les nouveaux immeubles de logements, intégrant le stationnement pour les vélos-cargos, ont bien été reprises.

En parallèle, il serait souhaitable de fixer également des normes pour d'autres destinations de construction (industrie, équipement public, commerces de plus de 500 m<sup>2</sup>, etc.) compatibles avec celles du PDUiF, voire du futur Plan des mobilités.

• *Action 3.8 - Préserver / développer les sites à vocation logistique*

L'inscription de cette action, rarement développée dans les PLM, est très judicieuse. Elle vise directement l'intégration au PLUi des sites logistiques existants à préserver sur le territoire, mais aussi de sites logistiques à développer. Concernant ce dernier point, toutefois, la fiche-action ne précise pas de liste de sites et renvoie au futur schéma directeur de la logistique (cf. action 3.2).

La question du foncier nécessaire pour développer un dépôt bus et de sa préservation au PLUi, objectif majeur pour Île-de-France Mobilités, ne relève cependant pas du même enjeu car il ne constitue pas un site à vocation logistique. Il conviendrait d'en faire une action à part pour en souligner l'enjeu pour la desserte en transports collectifs (cf. remarque sur l'action 2.1).

- *Action 3.9 - Définir un cadre réglementaire pour favoriser les perméabilités piétonnes*

Cette action qui vise à poser un cadre réglementaire pour favoriser les perméabilités piétonnes est très pertinente. Elle liste ainsi plusieurs dispositions pouvant être prises dans le PLUi à cette fin, en particulier sur le fait d'imposer la création de perméabilités piétonnes et sur les mailles / trames piétonnes à prévoir dans le cas de l'ouverture à l'urbanisation d'une zone AU (ou par extension dans une OAP). Elle identifie même des dispositions à prendre dans le PLUi pour permettre l'amélioration des franchissements de deux coupures majeures pour les modes actifs : le canal de l'Ourcq et le Boulevard périphérique.

#### **4.4. Orientation n° 4 - Accompagner le changement des pratiques**

Les neuf actions contenues dans cette orientation s'organisent autour de trois axes :

- Communiquer et sensibiliser,
- Accompagner et inciter aux changements,
- Suivre et coordonner le PLM
  
- *Remarque générale sur l'orientation 4*

L'accompagnement du changement des pratiques de mobilité est un axe important des politiques de mobilité. A cet égard, il a été intégré au volet socle des PLM dans le projet de Plan des mobilités régional. Le PLM anticipe cette intégration en en faisant une orientation à part entière. Les différents publics-cibles et modalités d'action pour accompagner les habitants et visiteurs du territoire d'Est Ensemble dans leurs changements de pratiques ont bien été identifiés. Il convient de souligner que cette orientation nécessitera notamment des moyens humains (animation, accompagnement) pour être mise en œuvre, dans la ligne des actions déjà menées par l'EPT, les communes et les partenaires.

- *Action 4.1 - Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle*

Île-de-France Mobilités déploie de nombreuses campagnes de communication à destination des Franciliens pour les inciter à utiliser les transports en commun et les modes alternatifs à la voiture utilisée individuellement. Elle poursuit également le développement d'une information multimodale par l'intégration, dans le site et l'application Île-de-France Mobilités, de tous les modes permettant le développement d'un système de mobilité durable. La mesure de l'action 4.1 consistant à relayer localement le calculateur d'itinéraires et plus globalement le site et l'application Île-de-France Mobilités est donc tout à fait pertinente.

- *Action 4.2 - Inciter les entreprises à s'inscrire dans une démarche de PDMe*

Au regard du nombre d'établissements potentiellement concernés par un plan de mobilité employeur, il serait utile d'en cibler certains pour mener une politique pro-active, en privilégiant notamment les démarches inter-employeurs : zones d'activités et secteurs à forte concentration d'emplois (à cet égard, la Région subventionne la réalisation de plans de mobilité inter-employeurs), entreprises d'une certaine taille s'implantant sur le territoire

d'Est Ensemble (les déménagements étant souvent l'occasion d'interroger les pratiques de mobilité en lien avec le travail), entreprises faisant remonter des difficultés d'accessibilité à leur site (congestion routière, desserte en transports en commun jugée non adaptée...).

- *Action 4.3 - Développer le Conseil en Mobilité*

La création d'un poste de conseiller en mobilité au sein de l'EPT sera en effet nécessaire pour mener à bien ces actions. La mobilisation et la coordination des réseaux d'acteurs (associatifs et professionnels) permettront de mieux cibler les actions pour lesquelles un soutien plus prononcé de la collectivité est nécessaire au regard des priorités définies dans le PLM.

En ce qui concerne le volet « accompagnement des employeurs », le réseau Pro'Mobilité pourra soutenir l'arrivée d'un nouveau conseiller (intégration au réseau, ressources méthodologiques, échanges avec les autres conseillers en mobilité franciliens...).

- *Action 4.4 - Renforcer le maillage des ateliers d'apprentissage et d'accompagnement à la pratique du vélo*

Il est effectivement très positif de prévoir des actions d'accompagnement à la pratique du vélo à l'échelle locale, en complément des autres volets des politiques vélo. La poursuite et le renforcement des actions déjà initiées, notamment en lien avec les associations, mérite d'être poursuivi.

- *Action 4.5 - Être pro-actif avec la population et les entreprises locales pour les accompagner avec la mise en œuvre progressive de la ZFE et favoriser la démotorisation*

Cette mesure est en effet pertinente. Il convient d'anticiper au mieux les effets de la ZFE sur les habitants d'Est Ensemble, et en particulier pour les ménages aux revenus modestes dépendants de la voiture pour leurs déplacements domicile-travail.

- *Action 4.6 - Suivre la mise en place des actions du PLM*

Un suivi très régulier de la mise en œuvre des actions est effectivement essentiel pour s'assurer de l'avancée effective du PLM. Île-de-France Mobilités contribuera à ce suivi en fournissant les données dont elle dispose. Des indicateurs de suivi sont proposés au sein de chaque fiche-action, il serait utile de les présenter également dans un tableau unique dans la fiche-action 4.6 afin de donner une vision globale des données à recueillir, en précisant les sources et la fréquence de mise à jour. Il serait également utile de définir dès l'approbation du PLM un échéancier pour les enquêtes à réaliser tout au long de la période (par exemple, les enquêtes de stationnement).

Il conviendrait par ailleurs de distinguer les indicateurs de suivi des actions (mesurant leur mise en œuvre effective) et les indicateurs d'impact sur la mobilité. A cet égard, les comptages routiers / cycles / piétons mentionnés dans la fiche pourront apporter un éclairage sur l'évolution des usages, de même que les données de validation concernant l'usage des transports collectifs.

- *Action 4.7 - Suivre et évaluer les incidences environnementales des actions du PLM*

Il est précisé que le suivi des incidences environnementales s'appuiera les indicateurs recueillis dans le cadre d'autres plans. Pour faciliter ce suivi, il serait utile de faire figurer la liste de ces indicateurs pressentis pour les différentes thématiques, issus d'autres plans. Il s'agira toutefois plutôt d'un suivi d'indicateurs « de contexte », le lien avec les actions menées dans le cadre du PLM étant souvent difficile à établir.

- *Action 4.8 - Coordonner la mise en œuvre des actions et le rôle des différents acteurs de la mobilité sur le territoire*

Le dispositif de suivi du PLM sera en premier lieu très utile tant pour maintenir la dynamique initiée à travers l'élaboration du plan que pour maintenir la cohérence d'ensemble des actions mises en œuvre et en évaluer l'avancement. Île-de-France Mobilités s'impliquera pleinement dans cette démarche, tant sur l'avancement global que sur les sujets de sa compétence propre.

Il convient toutefois d'apporter des précisions quant à la gouvernance envisagée par Est Ensemble pour le suivi du PLM. En effet, dans l'action 4.8, il est fait référence à un « comité d'action » se réunissant annuellement, qui semble distinct du comité de suivi évoqué dans l'action 4.6. Île-de-France Mobilités alerte sur le risque de multiplication des instances et invite Est Ensemble à ne mettre en place qu'une seule structure de suivi du PLM, déclinée en tant que de besoin au niveau technique et politique. Ce comité de suivi du PLM ne peut en effet constituer la structure de suivi des projets (exemple d'un projet de voie cyclable donné dans la fiche), dont la mise en œuvre précise relève en effet la plupart du temps d'autres instances. Il a plutôt vocation à suivre de façon globale l'avancement des actions du PLM, notamment pour mettre en lumière les actions qui avanceraient moins vite afin de définir des moyens pour y remédier.