



**Est
Ensemble
Grand Paris**

**Pour le climat
et la justice sociale!**

Mémoire en réponse suite au avis des Personnes Publiques Associées sur le projet de PLM d'Est Ensemble arrêté



Sommaire	p. 2
1. Retours sur l’avis du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis	p. 3
<i>1.1 Délibération du CD 93</i>	<i>p. 4</i>
<i>1.2 Remarques détaillées du CD 93</i>	<i>p. 6</i>
<i>1.3 Réponses aux remarques du CD 93</i>	<i>p. 9</i>
2. Retours sur l’avis d’Ile-de-France Mobilités	p. 24
<i>2.1 Délibération d’Ile-de-France Mobilités</i>	<i>p. 25</i>
<i>2.2 Remarques détaillées d’Ile-de-France Mobilités</i>	<i>p. 26</i>
<i>2.3 Réponses aux remarques d’Ile-de-France Mobilités</i>	<i>p. 37</i>
3. Retours sur l’avis de la Ville : Les Lilas	p. 55
<i>3.1 Délibération de la Ville – Les Lilas</i>	<i>p. 56</i>
<i>3.2 Réponses aux remarques de la Ville – Les Lilas</i>	<i>p. 58</i>
4. Retours sur l’avis de la Ville : Noisy-le-Sec	p. 59
<i>4.1 Avis de la Ville – Noisy-le-Sec</i>	<i>p. 60</i>
<i>4.2 Réponses aux remarques de la Ville – Noisy-le-Sec</i>	<i>p. 61</i>
5. Retours sur l’avis de la MRAe	p. 62
<i>5.1 Avis de la MRAe</i>	<i>p. 63</i>
<i>5.2 Réponses aux remarques de la MRAe</i>	<i>p. 77</i>

La consultation des personnes publiques associées (PPA)

Cette consultation a permis de récolter 5 avis dans le délai légal de consultation.

Aucun de ces avis n’est défavorable et un seul (celui de la Ville des Lilas émet deux réserves), les autres avis portant ainsi sur des remarques ou recommandations.

Les retours de chacun des avis sont présentés en fonction de leurs dates de retours. Le premier avis reçu commençant le mémoire en réponse.

Il est à noter que 3 PPA ont rendu un avis au-delà du délai légal de consultation. L’Etat et la Ville de Pantin ont formulé leurs avis par courrier et/ou courriel et la Ville de Bobigny a rendu son avis au sein de la participation du public par voie électronique.

L’avis de ces 3 PPA n’est pas pris en compte dans le PLM approuvé et le présent mémoire en réponse ne répond pas également à ces 3 avis.

1.

Retours sur l'avis du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis



Envoyé en préfecture le 11/03/2024
Reçu en préfecture le 11/03/2024
Publié le 
ID : 093-229300082-20240307-2024_03_07_034-DE



Envoyé en préfecture le 11/03/2024
Reçu en préfecture le 11/03/2024
Publié le 
ID : 093-229300082-20240307-2024_03_07_034-DE

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^{er} juillet 2021 lui donnant délégation,

[Sans titre]

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 ;

Envoyé en préfecture le 11/03/2024
Reçu en préfecture le 11/03/2024 
Publié le
ID : 093-229300082-20240307-2024_03_07_034-DE

- 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 : <input checked="" type="checkbox"/>	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.

Envoyé en préfecture le 11/03/2024
Regu en préfecture le 11/03/2024
Publié le
ID : 093-229300082-20240307-2024_03_07_034-DE



Envoyé en préfecture le 11/03/2024
Regu en préfecture le 11/03/2024
Publié le
ID : 093-229300082-20240307-2024_03_07_034-DE



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 dénombant 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 m²*) 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

Envoyé en préfecture le 11/03/2024
Reçu en préfecture le 11/03/2024
Publié le 
ID : 093-229300082-20240307-2024_03_07_034-DE

Envoyé en préfecture le 11/03/2024
Reçu en préfecture le 11/03/2024
Publié le 
ID : 093-229300082-20240307-2024_03_07_034-DE

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 séquano-dionysiens sont peu télétravaillables (services, commerce, PME, BTP).

Aussi, certains 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 vu 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

Envoyé en préfecture le 11/03/2024
Reçu en préfecture le 11/03/2024
Publié le 
ID : 093-229300082-20240307-2024_03_07_034-DE

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 DIALOG¹ 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'¹1 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 poursuivi 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.

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

Remarque n° 1 :

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

Réponse Est Ensemble

Lors de l'élaboration du diagnostic les dernières données INSEE ont été prise en considération. Le PLM soumis aux PPA est ainsi le fruit d'un travail de plusieurs années et comprend à la fois le diagnostic réalisé au premier semestre 2022 (données INSEE 2018) et validé en comité de pilotage en septembre 2022. Il n'est pas prévu de reprendre ces données pour une mise à jour. Mais, dans le cadre du suivi du PLM différents indicateurs ont été listés dont les données INSEE utilisées lors du diagnostic qui permettront de mesurer les différentes évolutions.

Remarque n° 2 :

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

Réponse Est Ensemble

Bobigny 2 sera supprimé

Modification du PLM

Bobigny 2 a été supprimé en page 15

Remarque n° 3 :

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

Réponse Est Ensemble

Modification du PLM

Le calendrier a été changé en page 25

Le dernier calendrier connu à date sur la ZFE sera pris en compte

Remarque n° 4 :

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).

Réponse Est Ensemble

L'objectif était de lister les différents types d'usagers du stationnement. Le PLM ne souhaite pas favoriser un rabattement automobile vers les TC sur Est Ensemble. Une précision sera apportée au PLM.

Modification du PLM

- Modification de la page 123 et ajout du
- paragraphe suivant : « *Compte tenu de la*
- *densité du territoire d'Est ensemble, il n'est*
- *pas prévu de favoriser le rabattement en*
- *automobile vers les pôles de transport, mais*
- *plutôt de mettre en œuvre une meilleure*
- *accessibilité en modes actifs et en transports*
- *collectifs compte tenu de la densité du*
- *territoire.. Ainsi, la dimension d'un report*
- *modal en automobile sur les parcs relais ne*
- *sera pas traité par le PLM du fait de la*
- *situation en zone dense contrairement aux*
- *départements de Grande Couronne où ce*
- *type de rabattement est souhaitable. »*

Remarque n° 5 :

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

Réponse Est Ensemble

Est Ensemble ne dispose pas de la donnée mentionnée. Les informations sur les aires de livraisons font partie des indicateurs de suivi à collecter.

Remarque n° 6 :

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.

Réponse Est Ensemble

Les données présentées sont issues de l'EGT et porte sur une moyenne pour arriver à 400 m. et ce quel que soit le motif de déplacement. Le cas évoque une analyse d'un rabattement à pied pour rejoindre une station de métro et ne prend pas en compte tous les motifs de déplacements à pied.

Remarque n° 7 :

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.

Réponse Est Ensemble

Compte tenu du faible écart constaté entre les départements de petite couronne, la comparaison à Paris semblait plus pertinente.

Remarque n° 8 :

Page 159 : l'analyse de la marchabilité reprend en grande partie les éléments de diagnostic contenu 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).

Réponse Est Ensemble

Les analyses ont été réalisées sur des secteurs choisis par les communes comme ayant un fort enjeu piéton. Les relevés ont été réalisés par le bureau d'étude à partir d'une grille multicritère sur une cinquantaine de points et les résultats présentés de manière synthétique représentent les relevés effectués sur ces secteurs. Le titre sera nuancé.

Modification du PLM

Le titre a été changé et un encart pour nuancer a été rajouté : « NB : les résultats présentés ici s'appuient sur une analyse sur 10 secteurs mais des disparités entre les villes et les quartiers restent importantes et ne permettent pas de conclure à l'échelle d'Est Ensemble »

Remarque n° 9 :

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

Réponse Est Ensemble

Une nuance sera apportée.

Remarque n° 10 :

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).

Réponse Est Ensemble

Les questionnaires de voirie seront mobilisés sur ce point dans le cadre de la mise en œuvre des actions du PLM,.

Remarque n° 11 :

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

Réponse Est Ensemble

Le document sera modifié en conséquence.

Modification du PLM

Le titre en page 160 a été modifié: « Une marchabilité plutôt bonne sur les 10 secteurs enquêtés »

Modification du PLM

Titre // paragraphe // tableau changés en page 183

Remarque n° 12 :

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

Réponse Est Ensemble

Un schéma directeur de la logistique est en cours de lancement par Est Ensemble. Le Département sera inclus au titre de partenaire.

Remarque n° 13 :

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).

Réponse Est Ensemble

La précision sur l'actualisation du schéma directeur des implantations portuaires sera apportée dans l'encart grisé en page 192.

Modification du PLM

Fait en page 192 : « Concernant les ports sur Est Ensemble, une actualisation est prévue du Schéma Directeur des Implantations Portuaires et Activités de Loisirs (SDIPAL). Le futur SDIPAL devra être pris en compte au cours de la mise en œuvre du PLM. »

Remarque n° 14 :

Page 195 : l'analyse des implantations logistiques souligne le hub logistique de Pantin (Pantin Logistique – 150 000 m²) 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.

Réponse Est Ensemble

La précision sera apportée.

Modification du PLM

Page 195 : « Il convient également de rappeler la présence d'autres entrepôts implantés au sein des ZAE d'Est Ensemble. »

Remarque n° 15 :

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).

Réponse Est Ensemble

Pas de commentaire.

Remarque n° 16 :

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.

Réponse Est Ensemble

Ces enquêtes sur les livraisons ont permis de mieux objectiver la situation sur Est Ensemble sur ce sujet.

Remarque n° 17 :

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.

Réponse Est Ensemble

La synthèse sera modifiée en conséquence.

Modification du PLM

- Synthèse corrigée en page 203

Remarque n° 18 :

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.

Réponse Est Ensemble

Le PLM sera modifié en conséquence.

Remarque n° 19 :

Page 216 :

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

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 séquano-dionysiens sont peu télétravaillables (services, commerce, PME, BTP). Aussi, certains 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 oeuvre 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.

Réponse Est Ensemble

Au regard du plan d'actions proposé par le PLM et en fonction des tendances actuelles, la proposition d'évolution des parts modales est déjà ambitieuse. Elle comprend une baisse de 23 % des trajets en automobile, qui est supérieure au taux d'augmentation démographique attendu sur le département à horizon 2040. Un objectif de 10 % de la part modale de la marche dans les déplacements domicile / travail semble trop élevé. Il représente un doublement de la part modale marche. Or, seul un tiers des actifs habite et travaille sur le territoire. L'hypothèse retenue pour ce type d'actifs passerait de 21 à 24 %. Ce taux devrait atteindre 41 % en 2029 pour réaliser l'objectif de 10 % de la part modale marche, ce qui paraît difficilement réalisable.

Modification du

PLM

- Fait en page 204

Remarque n° 20 :

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 vu 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.

Réponse Est Ensemble

L'action porte sur la hiérarchisation générale. L'application des axes où des aménagements pourraient être mis en place pour améliorer la circulation des bus est présentée en action 1.6

Remarque n° 21 :

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.

Réponse Est Ensemble

Une précision sur la réglementation sera apportée.

Remarque n° 22 :

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.

Réponse Est Ensemble

La remarque est exprimée dans les points de vigilance en page 228.

Modification du PLM

Page 227 : encart ajouté : « *Modalités de réglementation des autorisations de circulation : Il conviendra d'arrêter une réglementation cohérente et homogène qui peut se baser soit sur le tonnage soit sur la longueur des véhicules (préconisé par la Métropole du Grand Paris).* »

Remarque n° 23 :

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.

Réponse Est Ensemble

Le paragraphe 3 et la carte en conséquence seront modifiés en conséquence.

Remarque n° 24 :

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 Sépard (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).

Réponse Est Ensemble

Les cartes seront modifiées en conséquence.

Remarque n° 25 :

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).

Réponse Est Ensemble

Le rappel de l'action du PDUIF sera fait

Modification du PLM

- Page 244 : carte modifié et paragraphe 3 modifié: « [...]Mais, il n'y aura pas de résorption des difficultés de circulation à horizon M11 du fait des travaux en cours (Pont de la Folie avec travaux de comblement de la trémie, centre de Noisy-le-Sec avec les travaux du T1, RD 902 et 41 à Montreuil avec 2*1 voie).»

Modification du PLM

Modifications des cartes en pages 246 et 247

Modification du PLM

page 250, précision apportée à l'action 3.1 dans encart en rouge

Remarque n° 26 :

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.

Réponse Est Ensemble

Après échange et validation avec plusieurs communes, il a été choisi d'identifier les secteurs à enjeux prioritaires pour l'accessibilité de tous tout en restant dans une volumétrie financière acceptable pour les communes en termes d'investissement et toujours pour un horizon PLM à 2029. La définition des cheminements prioritaires a été réalisée en fonction de la programmation prévisionnelle des communes ou en fonction de l'identification des tronçons de rues qui se trouvent dans l'aire de chalandise à pied pour au moins 2 des 3 besoins suivants: rabattement vers les principaux arrêts de bus, desserte des centralités ou rabattement vers un établissement scolaire.

Remarque n° 27 :

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.

Réponse Est Ensemble

L'action illustre le besoin de rationaliser l'offre de stationnement. Elle correspond aux secteurs identifiés dans le PLM pour accueillir des couloirs bus. L'organisation reste cependant à définir en termes d'équilibre entre les différents modes, la plupart des places de stationnement étant utilisées pour d'autres usages.

Remarque n° 28 :

Page 255 : TZen3 à intégrer au-delà du PLM

Réponse Est Ensemble

Est Ensemble souhaite conserver cette temporalité du TZEN 3.

Remarque n° 29 :

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 ...

Réponse Est Ensemble

Pas de commentaire

Remarque n° 30 :

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.

Réponse Est Ensemble

Pas de commentaire

Remarque n° 31 :

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

Réponse Est Ensemble

L'indicateur sera changé.

Modification du PLM

page 278 : nouvel
indicateur : Nombre de
colis transitant dans un
CDU

Remarque n° 32 :

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.

Réponse Est Ensemble

La précision sera apportée

Remarque n° 33 :

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

Réponse Est Ensemble

La précision sera apportée

Remarque n° 34 :

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.

Réponse Est Ensemble

Le PLM indique un minimum de 1,6m de large. Les précisions indiquées seront apportées.

Les vélos cargos à usage professionnel pourront stationner sur les aires de livraisons. L'action 3.7 prévoit 3 m² de stationnement vélo en plus pour l'accueil de vélo cargos dans l'habitat collectif par tranche de 20 places.

Modification du PLM

Page 279 : la précision suivante a été apportée : « Il est à noter que les études de création des CDU doivent se faire principalement dans les pôles démographiques et commerciaux les plus denses (projets d'hôtel logistique à Bagnolet, à Bobigny (SOGARIS) en cours et SOGARIS a également identifié Montreuil comme secteur potentiel. »

Modification du PLM

p. 279 la précision suivante a été apportée : « l'enjeu est de créer un réseau mutualisé entre les différents acteurs de la livraison, les opérateurs de points-relais et du e-commerce »

Modification du PLM

p. 280 il a été précisé : « (de préférence 2,5 m pour une piste unidirectionnelle et 4 m pour une piste bidirectionnelle adapté au vélo-cargo). »

Remarque n° 35 :

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

Réponse Est Ensemble

L'action prend en compte les recommandations du CEREMA pour l'implantation des bornes IRVE. Elles permettent déjà à une grande partie des VUL de stationner et de se recharger. De plus, il est précisé dans l'action 3.5 qu'une aire de livraisons sur 10 devra permettre l'avitaillement pour les véhicules électriques.

Remarque n° 36 :

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

Réponse Est Ensemble

Il n'y a pas d'acteurs identifiés à date.

Remarque n° 37 :

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 (2,25m 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 2m.

Réponse Est Ensemble

Les coupes de principes proposées par l'action pourront évoluer en fonction des choix des différents acteurs compétents sur les voiries.

Remarque n° 38 :

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 DIALOG1 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.

Réponse Est Ensemble

Le contrôle des aires de livraisons est proposé dans l'action 3.5. La précision sur le projet DIALOG1 sera intégrée dans le PLM.

Remarque n° 39 :

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).

Réponse Est Ensemble

Pas de commentaire.

Remarque n° 40 :

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.

Réponse Est Ensemble

Seules les nouvelles constructions étaient prises en compte. Un encart sera ajouté pour compléter cette action.

Modification du PLM

- p. 313, la précision suivante a été apportée :
« En parallèle, Est Ensemble apportera son concours pour alimenter le projet DIALOG 1 porté par la Région afin de constituer une base de données des arrêtés relatifs aux PL et une mise à jour des informations dans les applications GPS. »

Modification du PLM

- page 315 il est précisé : « en parallèle, il convient d'agir au côté des bailleurs sociaux pour augmenter le stationnement vélo dans l'habitat existant » page 318, la précision suivante dans encart rouge : « Stationnement vélo dans les habitats collectifs existants :
■ L'habitat collectif existant ne permet pas toujours de stationner son vélo en sécurité. Le stationnement sécurisé permet pourtant d'accompagner le changement de pratique. Est Ensemble travaillera auprès des bailleurs sociaux pour le développement de stationnement vélo »

Remarque n° 41 :

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.

Réponse Est Ensemble

La précision sur l'accessibilité fluviale des ports sera apportée.

Remarque n° 42 :

Pages 316 à 318 : le PLM préconise de développer les porosités piétonnes dans les normes des PLU (taille des ilots, impasse VL poursuivi 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.

Réponse Est Ensemble

L'action 3.9 intègre déjà ces remarques.

Modification du PLM

- page 320, la précision suivante dans l'encart rouge : « *Il conviendra de veiller à l'utilisation des installations ferroviaires et ou fluviales pour les entreprises qui s'implantent sur ces sites afin de conserver leur vocation première et sur l'accessibilité fluviale des ports de garantir les accès routiers et la mixité des usages au bord du canal.* »

2.

Retours sur l'avis d'Ile- de-France Mobilités



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-mobilités.fr

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

Lettre recommandée avec accusé de réception 2C 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

Mars 2024

PLAN LOCAL DE MOBILITÉ

ÉLABORÉ PAR L'ÉTABLISSEMENT 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'Établissement 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.

[Sans titre]

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 présence 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 régi[Sans titre]seau 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* [Sans titre]

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 feux (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 programmer 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 m² / 70 m² pour le PDUiF contre 90 m² / 60 m² dans le PLM arrêté), Noisy-le-Sec et Romainville (60 m² / 50 m² pour le PDUiF contre 90 m² / 50 m² 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* ») :
 - o à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transports collectifs : une place maximum pour 130 m² de surface de plancher,
 - o à plus de 500 mètres : une place maximum pour 100 m² 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* ») :

- o à moins de 500 mètres d'une gare ou station de transports collectifs : une place maximum pour 100 m² de surface de plancher,
- o à plus de 500 mètres : une place maximum pour 70 m² 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 la 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 :
 - o 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
 - o à plus de 500 mètres = taux de motorisation x 0,9
- en zone 3 :
 - o 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
 - o 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 m², 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 un 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 sur [Sans titre] leurs 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.

Remarque n° 43 :

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.

Réponse Est Ensemble

Est Ensemble n'est pas compétent en matière de stationnement, de voirie. Le niveau d'engagement du PLM est le résultat des différentes concertations menées avec les acteurs compétents.

Remarque n° 44 :

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.

Réponse Est Ensemble

Le choix de ne pas adopter une approche thématique classique pour souligner le caractère transversal des actions de la mobilité est volontaire. Pour les besoins de lisibilité soulevés, le plan d'actions précisera la stratégie de mobilité par thématique pour chaque action.

Remarque n° 45 :

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.

Réponse Est Ensemble

Les objectifs chiffrés seront précisés.

Modification du PLM

- Deux nouvelles pages ont été ajoutées au PLM (217 et 218) pour répondre mieux à votre vision par thématique.

Modification du PLM

- Pour répondre à votre demande
- un tableau a été ajouté à chaque
- orientation (pages 222 // 260 //
- 297 et 327).

Remarque n° 46 :

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 maitres 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 maitres 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.

Réponse Est Ensemble

Les différents partenaires ont été associés tout au long du processus d'élaboration du PLM qui a défini le niveau d'engagement de chacun. Le nombre élevé d'actions reflète le niveau d'ambition du PLM. L'élaboration d'un PLM est un exercice limité en moyens et en temps: la mise en œuvre de certaines actions nécessitera un travail plus approfondi avec les maitres d'ouvrage ou via des documents-cadre complémentaires. Est Ensemble s'engage à le faire dans le cadre du suivi du PLM et a posteriori de l'approbation du document.

Remarque n° 47 :

Action 1.1 - 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.

Réponse Est Ensemble

La définition des axes structurants au sein du PDU IF est relativement ancienne et leurs usages ont évolués / sont amenés à évoluer. Ainsi la D117 accueillera dès 2027 l'extension du T1 et ne pourra pas conserver son statut structurant (réduction du nombre des voies et évolution du plan de circulation). La situation est similaire pour la RD 115, où le plan de circulation déclasse cette portion de la RD 115., en concertation avec l'ensemble des acteurs (commune / CD 93). Néanmoins, les convois exceptionnels seront maintenus sur cet axe.

Remarque n° 48 :

Action 1.1 / 1.3 - 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...

Réponse Est Ensemble

La remarque de consultation est bien prise en compte pour les futurs projets. Le PLM mentionne l'objectif de ne pas dégrader les conditions de circulations des bus.

Remarque n° 49 :

Action 1.2 - 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.

Réponse Est Ensemble

Si les autoroutes ne sont pas du ressort d'Est Ensemble, la mesure proposée se situe dans la stratégie de réduction des nuisances et de l'amélioration de la qualité de l'air. Les communes et le Territoire souhaitent porter le plaidoyer dans le PLM d'Est Ensemble.

Remarque n° 50 :

Action 1.2 - 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.

Réponse Est Ensemble

La DIRIF et l'Etat ont été associés tout au long de l'élaboration du PLM. Les mesures envisagées (couloirs réservés bus sur l'A3 ou limitation de la congestion routière en amont des échangeurs) figurent dans les objectifs des acteurs compétents. Les limitations de vitesses règlementaires de manière régulée ou non ont déjà été mis en place dans d'autres secteurs autoroutiers, avec des résultats positifs. Les acteurs compétents ne s'étant néanmoins pas engagés sur ces différentes mesures, les termes au sein de l'action seront nuancés. .

Modification du PLM

P. 228 et 229 : précisions concernant les maîtres d'ouvrage et plus de nuances dans les formulations.

Remarque n° 54 :

Action 1.7 - Il est à noter que le RER V se dénomme maintenant Réseau Vélo Île-de-France (réseau VIF).

Réponse Est Ensemble

Le terme RER V sera remplacé par Réseau Vélo Ile-de-France (réseau VIF)

Remarque n° 55 :

Action 1.7 - 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).

Réponse Est Ensemble

La carte sera actualisée en conséquence[enlever le jaune si la carte a effectivement été modifiée)

Remarque n° 56 :

Action 1.8 - 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.

Réponse Est Ensemble

Le lien avec le plan vélo et la mise en accessibilité sera apportée. Les itinéraires prioritaires ont été déterminés sur les axes identifiés en matière d'accessibilité. La stratégie en matière de marche à pied nécessite d'être définie au préalable avant la définition opérationnelle des actions de marchabilité.

Modification du PLM

Le terme RER V a été remplacé dans le texte et sur les cartes par réseau VIF

Modification du PLM

La carte a été mise à jour

Modification du PLM

p. 251 ajout d'un nouvel encart rouge : « NB : le plan marche doit être liée aux différents plans vélo et à la mise en accessibilité de la voirie »

Remarque n° 57 :

Action 1.9 - 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.

Réponse Est Ensemble

Pratiquement l'ensemble des arrêts de TC sont prioritaires. Croiser la mesure 2 avec les itinéraires prioritaires de la mesure 1 impliquerait la mise en accessibilité de pratiquement l'intégralité des voiries, ce qui n'est pas réalisable. La base de données en Open Data ne permet pas de localiser les stations non accessibles.

Remarque n° 58 :

Action 1.9 - 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.

Réponse Est Ensemble

Ces itinéraires prioritaires ont été travaillés et validés avec les Villes.

Remarque n° 59 :

Action 1.9 - 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.

Réponse Est Ensemble

Seule la Ville de Pantin dispose d'un PAVE validé. Les autres PAVE connus sont désuets et non géo-référencés. Le rôle et l'apport des commissions communales d'accessibilité seront précisés. Un bilan d'actualisation des données pourra être réalisé dans le cadre du comité de suivi.

Modification du PLM

-
-
- P. 250 dans le rôle des acteurs il a été ajouté les commissions communales d'accessibilité.
-

Remarque n° 60 :

Action 1.9 - 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.

Réponse Est Ensemble

Le PLM sera modifié en conséquence.

Remarque n° 61 :

Action 1.10 - 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.

Réponse Est Ensemble

L'action 3.3. cible explicitement cet objectif.

Remarque n° 62 :

Orientation n°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.

Réponse Est Ensemble

Le fil conducteur de cette orientation repose sur le développement de l'offre et des services.

Modification du PLM

p. 255 : ajout dans le paragraphe de : « *(le matériel roulant est déjà accessible sur les lignes traversant Est Ensemble et les autres obligations liées à la déclaration d'accessibilité de la ligne sont également déjà remplies).* »

Remarque n° 63 :

Orientation n°2 - 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.

Réponse Est Ensemble

Ces actions seront majoritairement développées par les communes et feront l'objet de précisions dans le cadre de la mise en œuvre du PLM.

Remarque n° 64 :

Action 2.1 - 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.

Réponse Est Ensemble

La ligne Nord-Sud est intégrée à la DSP n°44. Son tracé a été arrêté. Le PLM mettra ce tracé à jour.

Remarque n° 65 :

Action 2.1 - 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.

Réponse Est Ensemble

La partie objectif mentionnera ce point.

Modification du PLM

- P. 265 modification de la carte et du paragraphe sur la ligne Nord / Sud pour tenir compte du tracé arrêté.

Modification du PLM

- p; 261 ajout dans la partie objectif : « sous réserve de l'amélioration de conditions de circulations des bus (cf. action 1.6). »

Remarque n° 66 :

Action 2.1 - 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.

Réponse Est Ensemble

Le besoin de COB est rappelé dans la partie objectifs. Est Ensemble ne souhaite pas en faire une action spécifique qui nécessiterait une réflexion approfondie sur la question foncière. Est Ensemble attend également une clarification des besoins régionaux de la part d'IDFM.

Remarque n° 67 :

Action 2.2 - 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).

Réponse Est Ensemble

Ce lien est établi dans la partie « objectifs » : « Cette mesure est une mise en application des actions 1.1 // 1.3 // 1.4 // 1.5. // 1.7 // 2.3 // 2.7 et 3.3 et permet ainsi de comprendre la cohérence des mesures recherchées dans le cadre du PLM en agissant sur l'organisation des circulations dans le but de favoriser une rationalisation des déplacements automobiles en développant une place prépondérante pour les modes actifs notamment. ».

Remarque n° 68 :

Action 2.2 - 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).

Modification du PLM

- P. 449 l'aide n°9 a été mise à jour.

Réponse Est Ensemble

L'annexe sera actualisée en conséquence.

Remarque n° 69 :

Action 2.3 - 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.

Réponse Est Ensemble

La remarque sera prise en compte.

Remarque n° 70 :

Action 2.3 - 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).

Réponse Est Ensemble

Il s'agit bien d'estimations.

Remarque n° 71 :

Action 2.4 - 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.

Réponse Est Ensemble

Les corrections demandées seront apportées.

Modification du PLM

- p. 270 : Rappel des attentes du PDUIF : Action 4.2 : Favoriser le stationnement des cycles
- Prescriptions du PDUIF : réserver 1 place de stationnement automobile sur 40 en espace dédié au stationnement vélo – aujourd'hui on compte 1 place vélo pour 35,6 places VL d'après les relevés du diagnostic

Modification du PLM

- p. 276 dans le rôle des acteurs : IDFM : Maître d'ouvrage et financeur Véligo

Remarque n° 72 :

Action 2.5 - 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..

Réponse Est Ensemble

Le futur schéma directeur de la logistique urbaine intègrera les remarques.

Remarque n° 73 :

Action 2.5 - 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.

Réponse Est Ensemble

Les aspects règlementaires ont été différenciés des aspects de mise en service.

Remarque n° 74 :

Action 2.6 - 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.

Réponse Est Ensemble

Les 500 bornes IRVE correspondent à 1 000 points de charge sur l'espace public et sont bien exprimés a minima sur la base de 20 % du parc automobile électrique. Les calculs sont basés sur les besoins des résidents en fonction du taux d'équipement en véhicule électrique. Si ce taux devait atteindre 40% en 2030, le besoin en point de charge doublerait. Un besoin de 4000 points de charge sur le territoire sous-entendrait que 80 % du parc automobile soit électrifié en 2030, ce qui ne correspond pas aux trajectoires actuelles. Par ailleurs, les Villes et Est Ensemble ne souhaitent pas que l'espace public absorbe toutes ces infrastructures de chargement.

Remarque n° 75 :

Action 2.6 - 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.

Réponse Est Ensemble

La remarque sera prise en compte.

Remarque n° 76 :

Action 2.7 - 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.

Réponse Est Ensemble

La mention du covoiturage sera supprimée.

Remarque n° 77 :

Action 3.1 - Pour plus de lisibilité, cette action aurait pu être intégrée dans l'action relative à la hiérarchisation de la voirie.

Réponse Est Ensemble

Est Ensemble a choisi d'y consacrer une action spécifique, en accord avec les communes.

Remarque n° 78 :

Action 3.1 - Il convient de supprimer la mention « Mobilien », le terme n'étant plus employé.

Réponse Est Ensemble

Il n'y a pas de mention de « Mobilien » à l'action 3.1.

Modification du PLM

- p. 281 Ajout dans le paragraphe :
■ « Engager des échanges avec la SEM Sigeif
■ Mobilités quant aux opportunités de
■ développement de stations multi-énergies
■ au sein du territoire. »
■

Modification du PLM

- p. 286 : partie du calendrier,
■ mentionnant le covoiturage,
■ supprimée

Remarque n° 79 :

Action 3.1 - 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.

Réponse Est Ensemble

Est Ensemble et les Villes ont choisi de les séparer pour distinguer des aspects réglementaires de l'aspect logique de réseau. Concernant l'appropriation par les différents acteurs, des réunions individuelles sur le PLM et notamment sur ce référentiel ont permis de faire un premier pas dans ce sens.

Remarque n° 80 :

Action 3.2 - 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.

Réponse Est Ensemble

Les aspects réglementaires ont été différenciés des aspects de mise en service.

Remarque n° 81 :

Action 3.3 - 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.

Réponse Est Ensemble

Si le document ne présente pas d'engagement formel de la part des communes, le PLM a été conçu avec les villes, parties prenantes de la mise en œuvre du PLM.

Remarque n° 82 :

Action 3.4 - L'inscription de mesures permettant l'incitation au report du stationnement vers les parkings en ouvrage aurait pu la compléter.

Réponse Est Ensemble

L'objectif de l'action annonce : "Mieux connaître l'occupation des différents parkings en ouvrage afin de pouvoir déterminer les possibilités de report de stationnement de la voirie publique vers les parkings en ciblant les besoins pour le stationnement résidentiel". Une précision sera apportée.

■ Modification du PLM

■ P.310 : ajoute dans la partie objectifs : « et les mesures permettent l'incitation au report du stationnement vers les parkings en ouvrage. »

Remarque n° 83 :

Action 3.5 - L'action aurait pu en outre comporter un objectif chiffré d'aires de livraison à l'échelle du territoire, à décliner par commune.

Réponse Est Ensemble

La problématique touche davantage au dimensionnement des aires de livraisons qu'à leur nombre.

Remarque n° 84 :

Action 3.7 - 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). 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 m² de surface de plancher,

à plus de 500 mètres : une place maximum pour 100 m² 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 m² de surface de plancher,

à plus de 500 mètres : une place maximum pour 70 m² de surface de plancher.

Réponse Est Ensemble

Est Ensemble estime que la proposition d'IDFM de distinguer les normes de bureaux géographiquement selon la proximité à Paris (communes portes et les autres) ne tient pas compte des réalités du territoire. Est Ensemble souhaite conserver l'approche en termes de distance aux lignes de transports structurants. Compte tenu des normes proposées dans le PLM, plus ambitieuses que celles du futur PDM IF, Est Ensemble souhaite les conserver.

Remarque n° 85 :

Action 3.7 - 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. 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*

Réponse Est Ensemble

Le PLM sera modifié pour les normes s'appliquant aux nouvelles constructions de logements collectifs situés à plus de 500 m. d'une gare ou d'un métro.

Modification du PLM

- P. 319 : La norme
- pour les
- constructions
- neuves situées à
- plus de 500 m est
- modifiée en
- reprenant la
- proposition du
- futur PDM IF :
- « Maintien du
- nombre de
- stationnement par
- rapport au taux de
- motorisation
- communal * »

Remarque n° 86 :

Action 3.7 - 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.

Réponse Est Ensemble

Pour une meilleure lisibilité, le nombre de place sera arrondi à l'entier supérieur.

Modification du PLM

- P. 316 / 318 / 319 : Un encart
- rouge a été ajouté : « NB : le
- volume de places sera toujours
- arrondi à l'entier supérieur. »

Remarque n° 87 :

Action 3.7 - En parallèle, il serait souhaitable de fixer également des normes pour d'autres destinations de construction (industrie, équipement public, commerces de plus de 500 m², etc.) compatibles avec celles du PDUIF, voire du futur Plan des mobilités.

Réponse Est Ensemble

Les normes sur le stationnement vélo qui figurent dans le PLM prend en compte le décret du 22 décembre 2022, qui inclut les constructions mentionnées.

Remarque n° 88 :

Action 3.8 - 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).

Réponse Est Ensemble

Cet aspect sera traité par le schéma directeur de la logistique lancé prochainement.

Remarque n° 89 :

Action 3.8 - 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).

Réponse Est Ensemble

Le besoin de COB est rappelé dans la partie objectifs. Est Ensemble ne souhaite pas en faire une action spécifique qui nécessiterait une réflexion approfondie sur la question foncière. Est Ensemble attend également une clarification des besoins régionaux de la part d'IDFM.

Remarque n° 90 :

Action 4.2 - 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...).

Réponse Est Ensemble

Depuis la possibilité d'un accord au sein de l'entreprise avec le forfait de mobilité durable, le caractère obligatoire PDMe n'est plus systématique et repose sur une démarche volontariste. Il est par conséquent difficile d'en faire la cartographie.

Remarque n° 91 :

Action 4.3 - 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...).

Réponse Est Ensemble

La remarque est prise en compte dans l'action 4.2.

Remarque n° 92 :

Action 4.6 - 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.

Réponse Est Ensemble

Un tableau des indicateurs pour cette action sera ajouté en distinguant les indicateurs de suivi des indicateurs d'impact sur la mobilité. Un budget de 50 000€ pour la réalisation des enquêtes a été identifié et le calendrier de mise en œuvre n'est pas encore arrêté.

Modification du PLM

- Dans l'action 4.6, détail des
- indicateurs d'impacts sur la
- mobilité page 337 // détail
- des indicateurs de suivi des
- actions ajouté en page 338,
- 339 et 340 et enfin détail
- des types d'enquête ou de
- comptages en page 341.

Remarque n° 93 :

Action 4.7 - 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.

Réponse Est Ensemble

La liste des indicateurs s'appuie sur celle élaborée dans le cadre du PCAET, et sera rappelé dans l'action 4.7.

Remarque n° 94 :

Action 4.8 - 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.

Réponse Est Ensemble

Le document sera modifié en conséquence.

Modification du PLM

- P. 342 Ajout dans l'encart rouge:
- « *Le PCAET d'Est Ensemble qui a*
- *été réalisé conjointement au PLM*
- *collectera les différents indicateurs*
- *nécessaires au suivi des incidences*
- *environnementales du PLM.* »

Modification du PLM

- p. 343 Le terme « comité
- d'action » sera remplacé par
- « comité de suivi »

3.

Retours sur l'avis de la Ville : Les Lilas

DEPARTEMENT
DE LA SEINE SAINT DENIS

ARRONDISSEMENT
DE BOBIGNY

REPUBLIQUE FRANCAISE

Liberté - Egalité - Fraternité

COMMUNE DES LILAS

EXTRAIT DU REGISTRE DES

DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance ordinaire du 31 janvier 2024

Le nombre de Conseillers
Municipaux en exercice
est de 35

L'an deux mille vingt-trois, le 31 janvier à dix-neuf heures.

Le Conseil municipal de la Commune des Lilas, légalement convoqué le dix-sept janvier deux mille vingt-quatre, s'est assemblé en salle des Mariages et du Conseil sous la présidence de Lionel BENHAROUS, Maire.

OBJET

AVIS SUR LE PLAN
LOCAL DE
MOBILITES ARRETE
PAR EST ENSEMBLE

PRESENTS :

Lionel BENHAROUS, Sander CISINSKI, Christophe PAQUIS, Daniel GUIRAUD, Moussou NIANG, Lionel PRIMAULT, Guillaume LAFEUILLE, Valérie LEBAS, Christian LAGRANGE, Arnold BAC, Patrick BILLOUET, Patrick CARROUER, Lucie FERRANDON, Richard LE PONTOIS, Sonia ANGEL, Martin DOUXAMI, Delphine PUIPIER, Simon BERNSTEIN, Mathias GOLDBERG, Nancy AGUILERA TORRES, Brigitte BERCCERON, Frédérique SARRE, Héléne BERTHOUMIEUX, Vincent DURAND.

formant la majorité des Membres en exercice.

ABSENTS ET REPRESENTES :

Madeline DA SILVA par Guillaume LAFEUILLE, Nathalie BETEMPS par Patrick CARROUER, Malika DJERBOUA par Richard LE PONTOIS, Liliane GAUDUBOIS par Patrick BILLOUET, Lisa YAHIAOUI par Mathias GOLDBERG, Gaëlle GIFFARD par Sander CISINSKI, Johanna BERREBI par Valérie LEBAS, Alice CANABATE par Lionel PRIMAULT, Bénédicte BARBET par Brigitte BERCCERON.

ABSENTS : Jimmy VIVANTE, Bruno ZILBERG.

SECRETAIRE : Lucie FERRANDON.

D15/24

Point n°15

CONSEIL MUNICIPAL DU 31 JANVIER 2024

OBJET : AVIS SUR LE PLAN LOCAL DE MOBILITE ARRETE PAR EST ENSEMBLE

LE CONSEIL,

Sur proposition de Monsieur le Maire,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code de l'environnement, et notamment ses articles L.581-1 et suivants et L.581-14 et suivants,

VU la délibération du Conseil de territoire du 28 septembre 2021 approuvant le projet de périmètre du Plan Local de Mobilité d'Est Ensemble, le lancement de la démarche d'évaluation du Plan Local de Déplacements et d'élaboration du Plan Local de Mobilité,

VU la délibération du Conseil de territoire du 28 novembre 2023 arrêté le projet du Plan Local de Mobilité,

CONSIDERANT CE QUI SUIT :

Est Ensemble, établissement public territorial de l'Est parisien, a l'obligation de décliner à l'échelle intercommunale des 9 villes qui le composent, le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUiF). Cette démarche se formalise par l'élaboration du Plan local de mobilité (PLM), anciennement nommé Plan local de déplacements (PLD), et qui doit être révisé tous les 5 ans.

Pour rappel, ce document dresse l'état des lieux des mobilités du territoire d'Est Ensemble en mettant en avant les atouts, faiblesses, opportunités et menaces. Le plan d'actions qui en découle, comporte 4 orientations telles figurant dans le document annexé à la présente.

La Ville des Lilas s'inscrit largement dans la démarche volontariste préconisée par ce futur plan local de mobilités qui vise un meilleur partage de l'espace public, apaisé et sûr en faveur d'une mobilité de plus en plus décarbonée.

Pour autant, certaines des mesures du plan d'action appellent les réserves suivantes :

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

Cette action laisse envisager la possibilité de créer une voie bus dédiée à la ligne 105 sur le boulevard de la Liberté aux Lilas. Or, le gabarit de la voie permet de libérer un espace entre 1.50 m et 2 m que la municipalité a décidé de dédier à la création d'une piste cyclable sécurisée en cours de réalisation et à livrer en 2024 dans le cadre de son « plan vélo ».

- La Ville suggère de mener une réflexion autour du stationnement 2 roues motorisés, s'agissant d'un report modal intéressant et en constant développement (développement du parc, y compris pour les véhicules de livraison) avec une forte présence dans les parkings privés et sur l'espace public.

Par ailleurs, la Ville des Lilas souhaite porter à l'attention d'Est Ensemble les interrogations qui sont les siennes quant à l'évolution des normes de stationnement vélo et automobile prônées par le PLM.

En effet, aux Lilas il semble nécessaire et pertinent d'évaluer, à moyen terme, les effets des nombreux stationnements vélo installés dans l'espace public, notamment dans le cadre de l'aménagement deux « pôles gare » des Lilas et du prolongement de la ligne 11.

D15/24

Point n°15.

De même, nous craignons que ces évolutions soient de nature à fragiliser des projets d'aménagement initiés par la commune depuis de nombreuses années, notamment celui des abords du parc Lucie Aubrac et le projet du Fort de Romainville.

VU l'avis de la commission compétente,
VU le rapport du représentant légal,
VU le projet de Plan Local de Mobilité annexé,

APRES EN AVOIR DELIBERE

ARTICLE 1 : Emet un avis favorable au projet de Plan Local de Mobilités porté par Est Ensemble. Cet avis est assorti :

- d'une part, des réserves suivantes :
 - o Souhait d'une meilleure prise en compte par Est Ensemble du projet d'aménagement du boulevard de la Liberté mené par la Ville des Lilas en lien avec la RATP et Ile de France Mobilités pour l'accueil de la ligne de bus 105.
 - o mener une réflexion autour du stationnement 2 roues motorisés,
- d'autre part, d'une demande d'attention :
 - o quant à la nécessité de mesurer l'impact , à moyen terme, du prolongement de la ligne 11 et de l'aménagement intermodal des deux « pôles gare » aux Lilas avant de procéder à l'évolution des normes de stationnement vélo et voiture telles qu'elles figurent aujourd'hui au PLUi en vigueur.

ARTICLE 2 : Dit que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet de Seine-Saint-Denis, à Monsieur le Président d'Est Ensemble, aux intéressés.

Délibération votée par 30 voix en faveur, 0 voix contre et 3 abstentions.

Le Maire des Lilas


Lionel BENHAROUS


Le secrétaire de Séance


Lucie FERRANDON

Certifiée exécutoire compte tenu :

- de sa transmission en Préfecture
- et de sa publication le **5 février 2024**

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

093-219300456-20240131-D15-24-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 05/02/2024

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Montreuil, sis 7 rue Catherine Puig 93100 Montreuil, dans un délai de deux mois à compter de sa transmission au représentant de l'Etat et de sa publication. Le Tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique Télérecours citoyens accessible par le site internet www.telerecours.fr.

Remarque n° 95 :

Action 1.6 - Cette action laisse envisager la possibilité de créer une voie de bus dédiée à la ligne 105 sur le boulevard de la Liberté aux lilas. Or, le gabarit de la voie permet de libérer un espace entre 1,5 et 2 m que la municipalité a décidé de dédier à la création d'une piste cyclable sécurisée en cours de réalisation et à livrer en 2024 dans le cadre de son "plan vélo".

Réponse Est Ensemble

La remarque est prise en compte et le PLM sera modifié.

Remarque n° 96 :

La Ville suggère de mener une réflexion autour du stationnement 2 roues motorisées, s'agissant d'un report modal intéressant et en constant développement (développement du parc, y compris pour les espaces de livraison) avec une forte présence dans les parkings privés et sur l'espace public.

Réponse Est Ensemble

Si les 2RM occupent une place moins importante que les voitures, le taux d'accidentalité élevé, les émissions de polluants pour les véhicules thermiques et les nuisances sonores n'ont pas conduit à privilégier ce type de véhicule. Les communes ont la possibilité de créer des espaces de stationnement pour les 2RM à partir des places de stationnement automobile.

Remarque n° 97 :

La Ville des Lilas souhaite porter à l'attention d'Est Ensemble les interrogations qui sont les siennes quant à l'évolution des normes de stationnement vélo et automobile prônées par le PLM. En effet, aux Lilas il semble nécessaire et pertinent d'évaluer, à moyen terme, les effets des nombreux stationnements vélo installés dans l'espace public, notamment dans le cadre de l'aménagement des "pôles gare" des Lilas et du prolongement de la ligne 11. De même, nous craignons que ces évolutions soient de nature à fragiliser des projets d'aménagement initiés par la commune depuis de nombreuses années, notamment celui des abords du parc Lucie Aubrac et le projet du Fort de Romainville.

Réponse Est Ensemble

Les normes de stationnement automobile sont définies à partir des taux de motorisation des ménages et dont la tendance est à la baisse, a fortiori avec le prolongement de la ligne 11 du métro. Les effets des stationnements vélo dans l'espace public pourront effectivement être évalués dans le cadre du comité de suivi du PLM.

Modification du PLM

- En page 244, il a été ajouté les précisions
- suivantes dans le paragraphe : « Des
- aménagements de voirie sont à prévoir pour
- les lignes 105 et 245 sur Noisy-le-Sec et pour
- la 105 sur le Bd de la Liberté aux Lilas
- (uniquement si compatible avec la mise en
- place en cours d'une piste cyclable). »

4.

Retours sur l'avis de la Ville : Noisy-le-Sec



Ville de Noisy-le-Sec

Direction des projets urbains

Contact : Natalia MELLO

Tél. : 01 49 42 64 44

Réf. : AN/NM : 2024-087

Établissement Public Territorial Est Ensemble

100 avenue Gaston Roussel

93230 Romainville

A l'attention de Monsieur le Président,
Patrice BESSAC

Noisy-le-Sec, le 26 MARS 2024

Objet : Avis de la Ville de Noisy-le-Sec sur le projet de plan local de mobilité - PLM

Monsieur le Président,

En réponse à la sollicitation, en date du 20 décembre 2023, de la ville de Noisy-le-Sec par l'EPT Est Ensemble, en tant que personne publique associée au projet de plan local de mobilité arrêté au Conseil de Territoire du 28 novembre 2023, je porte à votre connaissance l'avis de la Ville sur ce projet.

L'environnement de proche couronne parisienne confère à la ville de Noisy-le-Sec une accessibilité à différents modes de transport relativement avantageuse. Bien que la place de la voiture particulière demeure importante et que ce mode de transport soit dominant, notamment au centre du territoire, les nouvelles dessertes permises par les nouvelles lignes de transports en commun en cours de livraison ou en projets constituent un levier considérable de changement de cette pratique.

Par ailleurs, le développement des transports constitue aujourd'hui l'un des principaux facteurs de développement urbain. Agissant structurellement sur les logiques de construction, d'articulation et d'attractivité territoriales, ce développement impacte fortement la faisabilité, notamment économique, des opérations de renouvellement et de requalification urbaine.

A ce titre, la ville de Noisy-le-Sec place au cœur de ses réflexions sur les stratégies d'aménagement la question de la mobilité. Le projet de PLM, arrêté au Conseil de Territoire du 28 novembre 2023, s'inscrit ainsi pleinement dans le cadre de ces ambitions et orientations. Je tiens à souligner, à titre d'exemple :

- L'objectif de hiérarchisation et de pacification du réseau viarie qui se met en particulier à l'œuvre avec l'arrivée du prolongement du T1 dans le centre-ville et sa piétonisation mais également l'expérimentation, sur certains secteurs, de rues aux écoles.
- La recommandation de disposer de zones de stationnement payant élargi dont la première phase sera mise en œuvre en septembre 2024.
- Le développement des modes actifs en lien avec la déclinaison opérationnelle du schéma cyclable départemental.

En complément du prolongement du T1, précédemment mentionné, les projets d'amélioration du réseau de transports en commun structurant sur la Ville sont multiples et très attendus : prolongement de la ligne 11 à l'est, réalisation du T-Zen 3 sur la RD933, prolongement à l'ouest du RER E, arrivée de la ligne 15 au Pont de Bondy, prolongement du Tram 11 Express à la gare RER de Noisy-le-Sec (intégrant le

Hôtel de Ville, Place du Maréchal-Foch, 93 130 Noisy-le-Sec

Tél. : 01 49 42 66 00 • www.noisyseec.fr •



réaménagement global du pôle de Noisy-le-Sec). Je profite ainsi du présent courrier pour solliciter, à nouveau, mobilisation de l'EPT et de ses communes membres dans l'obtention de garanties et d'une visibilité accrue sur les financements et les calendriers de l'ensemble de ces projets auprès des partenaires institutionnels.

C'est donc avec satisfaction que je salue la réalisation du PLM qui a su dépasser le seul sujet des infrastructures pour traiter du développement nécessaire des modes doux, des pôles de transport, de la qualité de service aux usagers. Je souligne également le travail mené entre l'EPT, les villes et les partenaires de cette démarche et je souhaite que ces échanges se poursuivent pendant les prochaines étapes de cet important projet à notre territoire.

Pour autant, je pense que des actions méritent d'être activées ou intensifiées :

- La coordination entre les différents maîtres d'ouvrages de ces différents projets structurant
- L'élaboration d'un plan guide sur les mobilités au sein de notre territoire
- La question du financement des réfections des voiries ainsi que de leur entretien
- Un focus sur le plan de déplacement du tissu économique
- Une mutualisation à l'échelle du grand territoire des propositions d'innovation et de formation

Aussi et en particulier sur ces points, j'ai demandé au Directeur Général des Services de la Ville d'engager ce processus avec la Directrice Générale des Services du Territoire.

En conclusion, je tiens à vous faire part de l'avis favorable de la ville de Noisy-le-Sec au projet de PLM. Je me réjouis de l'aboutissement de ce projet structurant pour le développement et l'avenir du territoire

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Florent LACAÏLLE-ALBIGÈS

Adjoint au Maire délégué à l'écologie
urbaine, à la mobilité et à l'Agenda 21



Hôtel de Ville, Place du Maréchal-Foch, 93 130 Noisy-le-Sec

Tél. : 01 49 42 66 00 • www.noisyseec.fr •

Remarque n° 98 :

Des actions méritent d'être activées ou intensifiées // La coordination entre les différents maîtres d'ouvrages de ces différents projets structurant // L'élaboration d'un plan guide sur les mobilités au sein de notre territoire // La question du financement des réfections des voiries ainsi que de leur entretien // Un focus sur le plan de déplacement du tissu économique // Une mutualisation à l'échelle du grand territoire des propositions d'innovation et de formation.

Réponse Est Ensemble

Le constat est partagé par Est Ensemble pour travailler ensemble sur ces sujets. Une des actions du PLM vise à créer un Conseil en mobilité qui permettra de répondre à la demande de plan guide.

5.

Retours sur l'avis de la MRAe



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
sur le projet de plan local de mobilité (PLM) de
l'établissement public territorial Est Ensemble (93)
à l'occasion de sa révision

N°MRAe APPIF-2024-030
du 27/03/2024

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de plan local de mobilité (PLM) de l'établissement public territorial Est Ensemble (93), dans le cadre de la révision du plan local de déplacement (PLD) de 2015 auquel il se substitue en application de la loi d'orientation des mobilités, et sur son rapport environnemental, daté de septembre 2023, qui rend compte de son évaluation environnementale.

Soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas par décision n° MRAe DKIF-2023-016 du 15 juin 2023, le PLM d'Est Ensemble vise à faire évoluer les pratiques de déplacement vers une mobilité plus durable.

Caractérisé par une forte dynamique démographique et de création d'emplois au sein de la Métropole du Grand Paris, le territoire d'Est Ensemble porte de forts enjeux en matière de mobilité. Ces enjeux concernent le développement des projets structurants de transports en commun (ligne 15 du Grand Paris Express, trois prolongements de métro, deux prolongements de tramway, une ligne de bus à haut niveau de service), la résorption des coupures urbaines liées aux grandes infrastructures, la pacification des voiries vis-à-vis des flux de transit qui causent des pollutions sonores et atmosphériques, le renouvellement de la politique de stationnement, le soutien des modes actifs (marche et vélo), mais aussi le développement d'alternatives au transport routier de marchandises.

Le plan local de mobilité comprend un « plan d'actions » structuré autour de quatre orientations stratégiques qui regroupent au total 34 actions :

- « Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville ;
- Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme ;
- Construire un cadre référentiel et réglementaire pour agir sur les mobilités ;
- Accompagner le changement des pratiques »

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour le projet de PLM sont :

- la santé humaine et ses liens avec la mobilité en termes de nuisances (qualité de l'air, bruit) ;
- la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre ;
- la qualité des espaces publics, les milieux naturels et le cadre de vie.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- présenter un bilan du plan local de déplacement de 2015 ;
- compléter le dossier par une étude de tous les déplacements et pas seulement des trajets domicile-travail ;
- doter chaque action d'objectifs opérationnels déclinant les objectifs généraux agrégés dont les objectifs d'évolution des parts modales ;
- expliquer les rapports existants entre le projet de PLM et le PCAET en cours de révision, ainsi qu'avec le ScoT de la Métropole du grand Paris ;
- analyser beaucoup plus finement les incidences, des différentes actions du projet de plan local de mobilité sur l'environnement et la santé, et cartographier les effets souhaités, thématique par thématique, des actions à dimension territoriale.

La MRAe a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	6
1. Présentation du projet de plan local de mobilité.....	6
1.1. Contexte et présentation du projet de mobilité d'Est Ensemble.....	6
1.2. Le territoire d'Est Ensemble.....	7
1.3. Modalités d'association du public en amont du projet de document.....	8
1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	9
2. Qualité du dossier.....	9
2.1. Le diagnostic.....	9
2.2. Bilan du plan local de déplacements (PLD) de 2015.....	10
2.3. La stratégie et les objectifs d'évolution des parts modales.....	11
2.4. Le plan d'actions.....	11
3. Qualité de l'évaluation environnementale.....	15
3.1. Analyse des incidences sur l'environnement et mesures d'évitement, réduction et compensation.....	15
3.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	16
3.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	17
4. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	18
4.1. Santé humaine et mobilités.....	18
4.2. Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre.....	22
4.3. Qualité des espaces publics, milieux naturels et cadre de vie.....	23
5. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	24
ANNEXE.....	26
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	27

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) d'Ile-de-France a été saisie par l'établissement public territorial Est Ensemble (93) pour rendre un avis sur son plan local de mobilité (PLM), à l'occasion de sa révision et sur la base de son rapport environnemental daté de septembre 2023.

Le PLM d'Est Ensemble est soumis, à l'occasion de sa révision, à un examen au cas par cas en application des dispositions de l'[article R.122-17 du code de l'environnement](#). Il a été soumis à évaluation environnementale par décision de la MRAE n°DKIF-2023-016 du 15 juin 2023.

Cette saisine étant conforme à l'[article R. 122-17 IV du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAE le 27 décembre 2023. Conformément au premier alinéa du IV de l'[article R. 122-21 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de trois mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions de l'[article R. 122-21 II du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Ile-de-France le 1^{er} février 2024. Sa réponse du 26 février 2024 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAE s'est réunie le 27 mars 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de PLM d'Est Ensemble à l'occasion de sa révision.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Sabine SAINT-GERMAIN, après en avoir délibéré, la MRAE rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Il est rappelé que pour tous les plans ou programmes soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou programme mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou programme. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du plan ou programme et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent. Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son plan ou programme. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'adopter ou non le plan ou programme.

Sigles utilisés

EE	Evaluation environnementale
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
EPT	Établissement public territorial
ERC	Séquence « éviter - réduire - compenser »
GES	Gaz à effet de serre
GNV	Gaz naturel pour véhicules
GWh	Gigawatt-heure
ICU	Îlot de chaleur urbain
IdFM	Île-de-France Mobilités
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
MRAe	Mission régionale d'autorité environnementale
NO _x	Dioxyde d'azote
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OMS	Organisation mondiale de la santé
ORS	Observatoire régional de santé d'Île-de-France
PCAET	Plan climat-air-énergie territorial
PDMe	Plan de mobilité employeur
PDUIF	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
PLD	Plan local de déplacements
PLM	Plan local de mobilité
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
PM2.5	Particules de diamètre inférieur à 2,5 µm
PM10	Particules de diamètre inférieur à 10 µm
PPE	Programmation pluriannuelle de l'énergie
RER	Réseau express régional
Rose	Réseau d'observation statistique de l'énergie et des émissions de GES en Île-de-France
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SNBC	Stratégie nationale bas-carbone
ZFE	Zone à faibles émissions

Avis détaillé

1. Présentation du projet de plan local de mobilité

1.1. Contexte et présentation du projet de mobilité d'Est Ensemble

Les plans de mobilité sont des documents régis par les articles L.1214-1 à L.1214-38 du code des transports. Depuis le 1^{er} janvier 2021, date d'entrée en vigueur des dispositions de la loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019, ils se substituent aux plans de déplacements urbains. Ils fixent des objectifs et un cadre à la politique de déplacement des personnes et des biens sur un territoire. En Île-de-France, la loi prévoit que l'organisation des mobilités repose sur deux niveaux territoriaux : le niveau régional, responsable d'un plan de mobilité, et un niveau local, celui des syndicats mixtes et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), dans le cas présent l'établissement public territorial (EPT) Est Ensemble², chargé d'élaborer des plans locaux de mobilités qui précisent le contenu du plan de mobilité.

À l'échelle régionale, le plan de mobilité de la région Île-de-France (Mobidif), portant sur la période 2020-2030, est en cours d'élaboration³ pour se substituer au plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), portant sur la période 2010-2020, en vigueur depuis 2014. L'approbation du plan de mobilité en Île-de-France, élaboré par Île-de-France Mobilités (IdFM), est envisagée à horizon 2025.

Un plan local de mobilité (PLM) a vocation à proposer une organisation territoriale des déplacements, dans une perspective de développement durable. Il succède au plan local de déplacements (PLD), outil antérieur à la loi d'orientation des mobilités. Est Ensemble fonde sa politique actuelle en matière de mobilité sur un PLD, approuvé en 2015⁴. Le processus d'évaluation du PLD de 2015 et de sa révision en tant que PLM a été engagé par délibération du conseil de territoire d'Est Ensemble du 28 septembre 2021⁵. Le projet de PLM a été arrêté par délibération du conseil de territoire du 28 novembre 2023⁶. Dans l'attente de l'approbation à venir du Mobidif, le projet de PLM d'Est Ensemble décline le PDUIF.

Le PLM comprend un « plan d'actions » structuré autour de quatre orientations stratégiques qui regroupent au total 34 actions (voir sous-partie dédiée au « plan d'actions »).

Le PLM d'Est Ensemble a été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas par décision n°MRAe DKIF-2023-016⁷ du 15 juin 2023 au motif principalement que le bilan du PLD de 2015 ne permettait pas de comprendre pourquoi certains objectifs n'étaient pas atteints ni comment il y serait remédié, que le projet de PLM était imprécis sur les conditions de sa mise en œuvre et de suivi de ses actions, que ses impacts potentiels sur l'environnement et la santé humaine n'étaient pas évalués en particulier en termes de réduction des gaz à effet de serre et de lutte contre les pollutions sonores et atmosphériques, que l'analyse de ses incidences sur les milieux naturels était insuffisante et qu'aucune mesure précise destinée à les éviter et les réduire n'était présentée.

L'Autorité environnementale a invité l'EPT à :

- La loi d'orientation des mobilités a rendu obligatoire en Île-de-France l'élaboration de plans locaux de mobilité (PLM) à compter de janvier 2021 pour la Ville de Paris et les EPCI, à l'exception des communautés de communes.
- <https://plan-des-mobilites-idf.fr>
- Le plan local de déplacements (PLD) en vigueur a été approuvé le 15 décembre 2015. L'échéancier des actions porte sur les années 2016 à 2020, ainsi que des perspectives s'agissant de la période 2020-2030.
- Compte-rendu sommaire du conseil de territoire du 28 septembre 2021, consultable sur le site internet d'Est Ensemble (pp. 2-3) : https://www.est-ensemble.fr/sites/default/files/crs_ct2021_09_28_signe.pdf
- https://www.est-ensemble.fr/sites/default/files/Ddp/ct2023_11_28_liste_publication_dates_0.pdf
- https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023-06-15_revision_plm_est-ensemble_avis_delibere-2.pdf

- « 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. »

1.2. Le territoire d'Est Ensemble

Établissement public territorial (EPT) de la Métropole du Grand Paris, créé en 2016, Est Ensemble regroupe neuf communes de la Seine-Saint-Denis⁸, à l'est de Paris, sur une superficie de 39,2 km².

Sa population est de 439 276 habitants au 1^{er} janvier 2021⁹. Le territoire se caractérise par¹⁰ :

- une croissance annuelle moyenne de population de +1,1 % sur la période 2013-2019 due principalement au solde naturel¹¹ ;
- une croissance annuelle moyenne du nombre d'emplois de +0,5 % sur la période 2013-2019, avec 167 682 emplois en 2019 ;
- un taux de chômage élevé de 17,6 % en 2019 ;
- 37,7 % de la population en quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV) en 2019 ;
- 27,5 % de taux de pauvreté¹² en 2019 ;
- 37,6 % de logements sociaux parmi 190 288 logements en 2019 ;
- près de 50 % de ménages non motorisés (p. 12¹³).



Figure 1: Le territoire d'Est Ensemble (extrait de présentation « Est Ensemble - Le territoire, ses habitants et ses usagers » dans le cadre de l'élaboration du SCoT de la Métropole du Grand Paris)

Le territoire d'Est Ensemble dispose d'un réseau routier organisé autour d'axes majeurs et structurants (périphérique, autoroutes A3 et A86, D932, D115, D933, D117, D902). Le réseau de transports en commun (lignes de métro 3, 5, 7, 9 et 11, RER E, tramway T1 et T4, bus) est en voie de consolidation (ligne 15 du Grand Paris Express, trois prolongements de métro, deux prolongements de tramway, une ligne de bus à haut niveau de service). Les infrastructures routières et ferroviaires créent des ruptures importantes dans le paysage urbain,

8 Les communes appartenant à l'établissement public territorial Est Ensemble sont Bagnolet, Bobigny, Bondy, Les Lilas, Le Pré-Saint-Gervais, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville.

9 Insee, recensement de la population municipale, 2021.

10 Chiffres clés 2023 - 50 indicateurs pour comprendre le territoire © Est Ensemble - janvier 2023 : https://www.est-ensemble.fr/sites/default/files/Ddp/chiffres_cles_observatoire_2023_0.pdf

11 Le solde naturel est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistrés au cours d'une période (Insee)

12 Le taux de pauvreté caractérise la part des individus vivant dans un ménage dont le niveau de vie est inférieur au seuil de pauvreté (<60 % du revenu médian (Insee).

13 Sans autre indication, le numéro de page renvoie systématiquement au document principal du projet de plan local de mobilité.

1.3. Modalités d'association du public en amont du projet de document

La révision du PLD valant élaboration du PLM a fait l'objet d'une concertation préalable, s'inscrivant dans le prolongement d'une « convention citoyenne locale pour le climat »¹⁴. Réalisée du 15 octobre 2021 au 30 janvier 2022, cette démarche a réuni, d'après le dossier, 100 citoyens « représentatifs du territoire » avec pour objectif d'établir « une série de mesures concrètes pour lutter contre le dérèglement climatique, en prenant en compte la biodiversité », dans les champs de compétence des villes et d'Est Ensemble. Elle a abouti à l'élabora-

14 Dispositif de certification des véhicules par catégorie en fonction de leur niveau de pollution, déterminé par la date de leur immatriculation (cinq catégories crit'air du moins au plus polluant de 1 à 5).

15 La dernière modification du PLUJ est sa modification n°2, entrée en vigueur le 29 juillet 2023.

16 Art. L 131-4 du code de l'urbanisme

17 <https://ensemblepourleclimat-est-ensemble.fr/>

qui contraignent les déplacements notamment pour les modes actifs. Le canal de l'Ourcq, qui traverse le territoire d'est en ouest, représente également une rupture au regard des déplacements actifs (cf. pp. 15- 16).

Les neuf communes d'Est Ensemble sont incluses dans le périmètre de la zone à faibles émissions (ZFE) en Ile-de-France (p. 25) qui vise à « accélérer l'élimination des véhicules polluants en s'appuyant sur un double dispositif : d'une part l'interdiction à la circulation progressive de certaines catégories de véhicules (...) et d'autre part l'octroi d'aides financières pour l'achat de véhicules propres. ». Le conseil de la Métropole du Grand Paris a reporté, lors de sa séance du 13 juillet 2023, l'étape Crit'Air 3¹⁴ de la ZFE au 1er janvier 2025, tandis que le projet de PLM évoque un horizon 2024 pour les Crit'Air 2, ce qui est à souligner en termes de bénéfice pour la santé humaine.

L'aménagement du territoire d'Est Ensemble est encadré par son plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi). Celui-ci a été adopté par le conseil de territoire le 4 février 2020 et modifié depuis¹⁵. Le PLUi, doit être compatible avec le plan local de déplacement urbain, appelé à devenir le plan local de mobilité¹⁶. Il comporte des orientations en matière de transports collectifs, de mobilités diverses et de résorption des coupures urbaines, en particulier des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) permettant d'encadrer la mutation de nombreux secteurs de projets sur le territoire, qu'il s'agisse de renouvellement urbain ou de nouveaux quartiers et une OAP thématique est consacrée aux liaisons et mobilités actives.

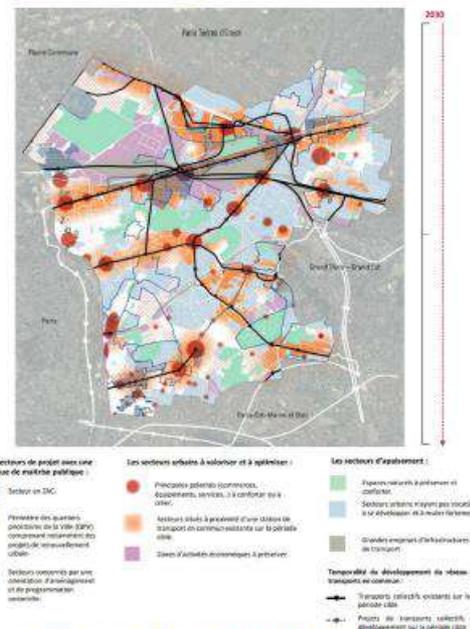


Figure 2: OAP Organisation urbaine, grands projets et temporalités (2030) - PLUi d'Est Ensemble, OAP thématiques, p.10

tion d'une « Charte de la convention citoyenne locale pour le climat et la biodiversité »¹⁸ composée de 217 propositions construites autour de sept axes. Le conseil de territoire du 24 mai 2022 a pris acte des propositions des membres de la Convention et adopté des engagements en réponse à ces propositions. Les orientations de la charte citoyenne ainsi que les engagements pris par le conseil de territoire sont repris dans la stratégie et le plan d'actions du projet de PLM, ainsi que dans la stratégie et le programme d'actions du projet de plan climat-air-énergie territorial (PCAET) d'Est Ensemble, également en cours d'élaboration et sur lequel l'Autorité environnementale a formulé un avis le 20 mars dernier¹⁹.

La concertation préalable autour du projet de PLM s'est appuyée sur une enquête en ligne et sur la tenue de stands dans les neuf communes d'Est Ensemble, lesquels ont permis d'informer le public, puis de « valider ou infirmer et enrichir les pistes d'enjeux pré-repérées avant d'étudier de potentielles pistes d'actions » (p. 206). Les constats, enjeux et pistes d'actions formulés par les participants ont été synthétisés dans des tableaux (pp. 207-209). Le bilan de la concertation par thématique est reporté en annexe n°5 du projet de plan et complété par un bilan par commune des éléments ayant émergé sur les stands (annexe n° 6 du projet de plan).

1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour le projet de PLM sont :

- la santé humaine et ses liens avec la mobilité en termes de nuisances (qualité de l'air, bruit) ;
- la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre ;
- la qualité des espaces publics, les milieux naturels et le cadre de vie.

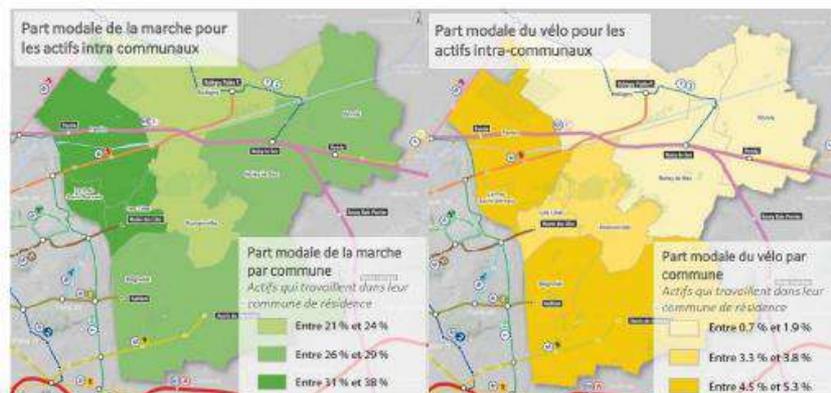
2. Qualité du dossier

L'Autorité environnementale souligne au préalable que le résumé technique, présenté sur deux pages dans l'évaluation environnementale (p. 9 et 10, EE) et non dans un fascicule distinct, est beaucoup trop succinct et ne permet pas au public de comprendre les enjeux de la révision du PLD de 2015, les objectifs et les actions du PLM.

2.1. Le diagnostic

Le diagnostic effectué dans le cadre de la révision du PLD valant élaboration du PLM est structuré en sept thématiques abondamment illustrées (cf figures 3 et 4), notamment par des cartographies. Chacune des thématiques est conclue par une synthèse présentant ses atouts, faiblesses, opportunités et menaces pour le territoire.

Les synthèses de ce diagnostic sont résumées dans un tableau dans le chapitre 2.1 de l'évaluation environnementale (p. 12 et 13, EE).



2.2. Bilan du plan local de déplacements (PLD) de 2015

L'évaluation du plan local de déplacements (PLD) de 2015 est présentée à la fin des chapitres thématiques consacrés au diagnostic du PLM et n'est donc pas facile d'accès. Elle précise sommairement, sous forme de tableau, pour chaque action du PLD, son état d'avancement (en cours de réalisation, en cours d'achèvement, non réalisé...) et s'il est envisagé de poursuivre, d'adapter ou de ne pas la renouveler avec quelques lignes de commentaires. Ce bilan n'est pas précédé d'un rappel des objectifs et des actions du PLD. L'évaluation environnementale (p. 14) reprend ces éléments tout en précisant : « Les ambitions et l'approche stratégique de ce PLM restent calées sur les orientations et actions opérationnelles du PLD 2015 d'Est Ensemble. Les projets de transport sont les mêmes qu'en 2015 et le PLM confirme les actions du PLD 2015. Cependant il ira au-delà des actions du PLD sur les sujets suivants :

- La généralisation des zones 30 à l'ensemble des communes.
- L'augmentation et l'amélioration du territoire « marchable »
- La mise en accessibilité des itinéraires pour les personnes à mobilité réduite (PMR)
- L'augmentation de la place des modes alternatifs à la voiture sur l'espace public avec l'amélioration de l'offre en bus et le renforcement du maillage cyclable. »

Comme indiqué dans sa décision de soumission à évaluation environnementale du 15 juin 2023, l'Autorité environnementale considère que ce bilan est beaucoup trop succinct et que l'évaluation du PLD de 2015 relève davantage d'un état des lieux du niveau d'avancement des actions du document, plutôt que d'une analyse des écarts constatés et d'une explication des choix opérés.

(1) L'Autorité environnementale recommande de rappeler les actions du PLD de 2015, d'expliquer les raisons de leur non réalisation ainsi que le choix de les poursuivre, de les adapter ou de les abandonner.

18 <https://www.est-ensemble.fr/sites/default/files/avis-citoyen-cclc.pdf>

19 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20_03_2024_ept_est_ensemble_93_revision_pcaet-avis_deliebere.pdf

2.3. La stratégie et les objectifs d'évolution des parts modales

Le projet de PLM d'Est Ensemble propose une stratégie qui s'articule entre un respect d'objectifs globaux et d'objectifs chiffrés d'évolution des parts modales (p. 216), les objectifs globaux sont les suivants :

- « Réduire les émissions de polluants liées aux déplacements »
- Garantir des déplacements décarbonés efficaces à tous, sur tout le territoire ;
- Contribuer à faciliter les déplacements des biens et des personnes »

Les objectifs chiffrés d'évolution des parts modales sur les trajets domicile / travail à horizon du PLM (2029) sont les suivants :

- « une forte croissance de l'usage du vélo de +100 %
- une augmentation significative des déplacements à pied de +10 %
- continuer le développement de l'usage des transports en commun : +5 %
- une stagnation de l'usage des deux-roues motorisés : + 0 %
- une forte diminution des déplacements en automobile avec une baisse de - 23 % ».

Le projet n'indique pas sur quelle base technique reposent les objectifs quantifiés d'évolution des parts modales à atteindre pour les trajets domicile-travail. Il n'expose pas la raison pour laquelle seule la mobilité domicile-travail a été retenue, alors qu'elle ne représente qu'un quart de la totalité des déplacements. Enfin, il n'est pas possible d'apprécier la période effectivement couverte par les objectifs présentés, la feuille de route s'étendant sur les cinq prochaines années (2024 - 2029) alors que les graphiques proposés illustrent une situation initiale en 2018.



Figure 5: Evolution des parts modales entre 2018 et l'horizon souhaité du PLM (p. 216)

(2) L'Autorité environnementale recommande de compléter la stratégie du plan local de mobilités :

- par une territorialisation et une description détaillée des différents leviers à mobiliser pour atteindre les objectifs fixés, notamment en termes d'amélioration de l'accès aux services de mobilité pour les quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
- par une présentation de la méthode appliquée pour déterminer les objectifs quantifiés d'évolution des parts modales ;
- par une étude de tous les déplacements.

2.4. Le plan d'actions

■ Structure générale

Le « plan d'actions » est structuré autour de quatre orientations stratégiques, regroupant au total 34 actions :

- « 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 ».

L'Autorité environnementale observe que certaines thématiques comme la marche ou les déplacements à vélo n'apparaissent pas clairement à la lecture des énoncés des quatre orientations et des 34 actions, alors que plusieurs actions les abordent.

La structure du « plan d'actions » est détaillée au sein de l'évaluation environnementale. Elle comporte des sous-rubriques regroupant plusieurs actions, ce qui permet de mieux en saisir l'objet (p. 17).

Les actions « localisées ou localisables qui se traduiront par des aménagements » sur le territoire d'Est Ensemble ont été cartographiées au sein du rapport environnemental (p. 38), ce qui est à souligner positivement.

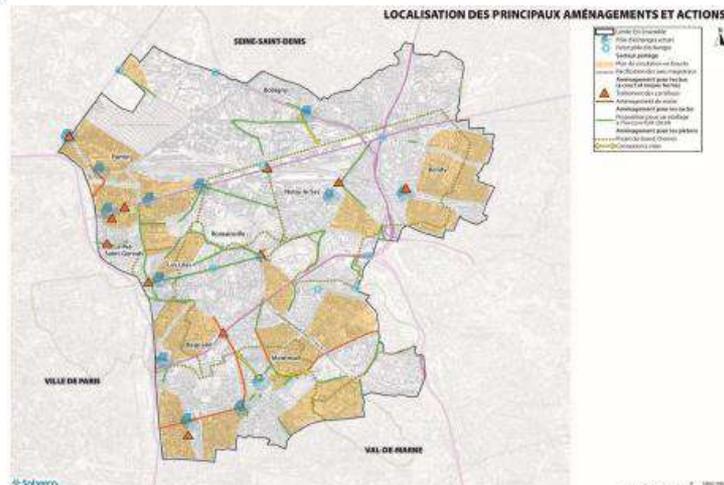


Figure 6: Principaux aménagements localisés du plan d'action (rapport environnemental, p. 38)

La description de chaque action rappelle les constats issus du diagnostic, indique des objectifs, et décline des mesures opérationnelles selon un calendrier.

Un échéancier de toutes les actions sur la période 2024-2029 (horizon du PLM) et au-delà de 2029 est présenté dans l'évaluation environnementale (pp. 36-37).

Les acteurs en charge du pilotage de chaque action, ainsi que leur rôle sont mentionnés. Sont également précisés quelques éléments d'estimation financière, repris en annexe. L'engagement multi-partenarial apparaît essentiel au portage et à la réussite des actions. Pour autant, le plan d'actions pourrait être plus précis sur les modalités d'engagement des partenaires (notamment les moyens humains) et pourrait expliciter davantage les moyens financiers alloués à chaque action.

Les actions ne sont pas associées à des objectifs chiffrés précis portant sur leur objet même. De plus, leur contribution attendue aux objectifs de la stratégie n'est pas précisée, telles l'évolution des parts modales, la réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre, celle du bruit et des émissions de polluants atmosphériques, etc.

Pour suivre chaque action, quelques indicateurs sont mentionnés. Cependant, ces indicateurs ne sont pas reliés à des objectifs. Ils ne font pas l'objet de valeurs de référence ou de valeurs cibles à atteindre. Ils ne possèdent pas d'échéances de recueil. Enfin, il n'est pas prévu qu'ils donnent lieu à des mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs.

(3) L'Autorité environnementale recommande de :

- détailler les modalités de mise en œuvre des actions en termes de moyens humains et financiers alloués ;
- doter chaque action d'objectifs opérationnels déclinant les objectifs stratégiques et permettant d'estimer sa contribution à leur atteinte ;
- préciser le dispositif de suivi de chaque action, avec des indicateurs dotés de valeurs initiales et de valeurs cibles et prévoir des mesures correctives en cas de non atteinte de ces cibles.

■ Le réseau viaire

Le « plan d'actions » s'appuie tout d'abord sur une hiérarchisation du réseau viaire (action 1.1) pour définir, pour chaque axe, la place laissée ou non à la voiture individuelle dans l'espace public, avec un objectif de rééquilibrage au profit des modes alternatifs à l'automobile (cf. p.218). Il y est mentionné que « l'objectif est d'organiser la circulation automobile afin d'inciter les usagers à emprunter la voirie la plus adaptée grâce à une hiérarchisation cohérente qui permet une bonne lisibilité et protège les centre-villes et les quartiers d'habitat » (p. 220).

Le réseau est ainsi réparti entre « le réseau magistral », « le réseau structurant régional », « le réseau structurant pour le maillage d'Est Ensemble », « le réseau structurant lignes fortes de transports collectifs » et le « reste de la voirie », chacun réseau héritant d'objectifs propres (cf. p.221). Le réseau magistral comprend les autoroutes visées par des actions de pacification (action 1.2) liées aux vitesses, aux voies réservées et à des aménagements d'accès limitant la congestion. Le réseau structurant fait notamment l'objet de mesures favorisant la fluidité des transports collectifs et le développement des maillages cyclables.

Sur le « reste de la voirie », la pacification est mise en œuvre par différentes actions (1.3 à 1.5). Celles-ci visent le déploiement des « rues des écoles » (sécurisation des entrées et sorties des établissements scolaires), l'établissement de contraintes sur la circulation de transit (par le biais de plans de circulation cf. pp. 227-228) et de poids lourds (interdits sauf livraisons sur l'ensemble du réseau autre que structurant), ainsi qu'une « pacification réelle » des secteurs en zone 30, incluant notamment des aménagements physiques de limitation des vitesses (cf. pp. 231-233) : réductions de largeurs de voies, surélévations de chaussée, déflexions de trajectoires (chicanes).

■ Les transports collectifs

S'agissant des transports en commun, le « plan d'actions » met principalement l'accent sur la performance des lignes du réseau bus (action 1.6) et le développement de son offre (action 2.1), ainsi que la mise en place de pôles d'échanges multimodaux (action 2.2), poursuivant, sur l'ensemble de ces aspects, des actions initiées dans le cadre du PLD. L'amélioration des vitesses commerciales des bus (p. 238) reposera sur des aménagements réservés, en particulier sur des axes et carrefours identifiés pour leurs points durs (p. 240), liés à des difficultés en termes de saturation de circulation ou encore de franchissement de carrefour. La refonte de l'offre bus est envisagée en fonction de l'arrivée de nouveaux transports lourds (M11 et T1) et de résultats d'une étude ad hoc menée avec IDFM (p. 257 et suivantes). Il est également question du déploiement d'une ligne nord-sud à l'ouest du territoire et de l'étude de la possibilité d'une desserte 24h/24 de la zone aéroportuaire de Roissy (p. 261). Les pôles d'échanges multimodaux font l'objet d'une attention particulière en ce qui concerne leur accessibilité, vis-à-vis des transports, mais également des modes actifs en termes de rabattement (pp. 262-265).

■ Le stationnement

S'agissant du stationnement, le plan d'action se consacre à la fois à l'évolution des politiques communales de stationnement sur voirie²⁰ (action 3.3), à l'offre de stationnement en ouvrage (action 3.4 renvoyant à une étude déterminant « les possibilités de report de stationnement de la voirie publique vers les parkings... »), à l'évolution des politiques de livraisons en matière d'aires de livraisons et de réglementation (action 3.5), à l'étude d'opportunité de fourrière intercommunale (action 3.6) et à la traduction réglementaire des normes pour les nou-

velles constructions au sein du PLUi (action 3.7). En fonction de la situation géographique des constructions par rapport aux gares (dans un rayon de plus ou moins 500 mètres), le PLM fixe des ratios plus restrictifs en matière de nombre de places de stationnement pour les bureaux et les logements collectifs (cf. pp. 311-314). Pour les logements collectifs, les normes sont adaptées aux taux de motorisation communaux. Le dossier ne présente pas la méthodologie utilisée pour aboutir aux normes annoncées. Or, le niveau d'ambition qui leur correspond est décisif vis-à-vis de l'efficacité recherchée en matière de réduction de la place de l'automobile et d'incitation aux mobilités actives. Pour l'Autorité environnementale, les normes proposées, présentées comme ambitieuses, doivent être justifiées au regard notamment de celles qui seront édictées dans le cadre du projet de plan de mobilité en Île-de-France et des objectifs poursuivis par le territoire en matière de report modal.

(4) L'Autorité environnementale recommande d'analyser la cohérence du projet de PLM avec la stratégie arrêtée par la région dans le cadre du futur plan de mobilité en Île-de-France

■ La mobilité électrique

Le déploiement des bornes de recharge électrique, des stations (bio)GNV et de l'offre d'autopartage est traité dans l'orientation n°2 (actions 2.6 et 2.7).

■ Les modes actifs

S'agissant des modes actifs, le plan d'actions prévoit la réalisation d'aménagements cyclables (action 1.7) axés sur un maillage en trois niveaux (« structurant régional », « structurant intercommunal/territorial » et « fin ») et ouvre également des perspectives pour l'après-PLM (cf. p. 244). Un « plan marche » sera mis en place pour encadrer les aménagements favorables à la marche, dont une action prioritaire pour la marche dans le cadre du projet du « Grand Chemin » (action 1.8). D'autres actions concernent les mises aux normes d'accessibilité des cheminements piétons (action 1.9), la rationalisation de l'offre de stationnement en voirie destinée aux modes actifs tels que le stationnement vélo (action 1.10), le développement global du stationnement vélo sur l'espace public (action 2.3), le développement des stations Vélib', mais aussi de « points relais techniques » pour les cyclistes (p. 272), une offre de services pour les trottinettes, etc. (action 2.4). Les perméabilités du maillage piéton sur le territoire sont favorisées (action 3.9). Une action porte sur l'apprentissage du vélo (action 4.4), à travers l'aide aux associations.

L'Autorité environnementale remarque que le projet de PLM ne prévoit pas de normes minimales pour le stationnement vélo dans les autres bâtiments à usage tertiaire que les bureaux (commerces, activités financières, restauration...), à usage industriel ou pour les équipements recevant du public.

(5) L'Autorité environnementale recommande de définir des normes minimales de stationnement vélo pour les bâtiments tertiaires autres que des bureaux, les bâtiments industriels, et les équipements recevant du public.

■ La logistique

Le plan d'actions prévoit l'élaboration d'un schéma directeur de la logistique à l'échelle d'Est Ensemble (action 3.2). Dans ce cadre, seront étudiées des solutions de livraison dites propres (action 2.5), dont la création de « centres de distribution urbaine » (CDU) « permettant de gérer les flux et d'optimiser les tournées pour la livraison en milieu urbain » (p. 275), le développement de consignes mutualisées entre opérateurs pour récupérer les colis du e-commerce, la création de points d'accueil des véhicules de livraisons (PAV), le dimensionnement d'aménagements cyclables pour la circulation des vélos cargos, ou encore la fluidification de la gestion des aires de livraisons à l'aide d'outils numériques. Les sites à vocation logistique seront appelés à un développement (action 3.8) en lien avec les infrastructures de fret ferroviaire et fluviale (canal de l'Ourcq).

20 La réglementation en la matière est de la compétence des communes.

■ **L'accompagnement du changement**

Le plan d'actions comprend des actions promouvant, dans le cadre de l'orientation n° 3, l'élaboration d'un cadre référentiel et réglementaire comme le schéma de voirie (action 3.1) dont les principes d'aménagement s'appuient sur la hiérarchisation du réseau viaire, avec une définition d'espaces réservés aux piétons, aux vélos, aux transports en commun, à la circulation, ainsi qu'une vocation multifonctionnelle (stationnement des cycles, stationnement automobile, livraisons, recharge, autopartage, végétalisation, terrasses de café... etc - cf. p. 289). Un référentiel d'aménagements cyclables permet de déterminer les aménagements en fonction de la hiérarchisation du réseau viaire et celle du réseau cyclable (p. 293) et les définitions d'aménagements (pistes cyclables, bandes cyclables, vélorue...etc.) sont explicitées et schématisées.

Des actions d'accompagnement du changement des pratiques sont présentées, s'agissant des campagnes de communication et de sensibilisation sur les mobilités alternatives à la voiture individuelle (action 4.1), l'accompagnement des entreprises dans l'élaboration de plans de mobilité employeurs (PDM^e) (action 4.2) ou encore le recrutement d'un conseiller en mobilité (action 4.3).

Le suivi et la coordination du PLM font l'objet des actions 4.6 à 4.8, avec notamment une action 4.7 dédiée au suivi des incidences environnementales des actions en matière de réduction des nuisances sonores et atmosphériques liées au trafic, de réduction des impacts carbone des actions ou encore d'identification des « opportunités de désimperméabiliser et végétaliser l'espace urbain pour lutter contre les îlots de chaleur urbain, rétablir le cycle de l'eau et réintroduire la biodiversité en ville » (p. 331).

3. Qualité de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale est une démarche itérative d'aide à la décision devant permettre la prise en compte optimale et en amont des enjeux environnementaux et sanitaires, dans le processus de projet.

En application de l'article R. 122-20 du code de l'environnement, l'évaluation environnementale appliquée au projet de PLM doit à minima contenir :

- « un résumé non technique ;
- une analyse de l'état initial de l'environnement ;
- une analyse des incidences sur l'environnement du plan d'actions du PLM et la définition de mesures visant à éviter, réduire et compenser (mesures ERC) les incidences négatives sur l'environnement ;
- un dispositif de suivi et d'évaluation ;
- la présentation de l'articulation du PLM avec les autres documents avec lesquels il existe un rapport normatif ou portant sur des enjeux similaires ;
- une description de solutions de substitution raisonnables au projet et une justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement ».

3.1. Analyse des incidences sur l'environnement et mesures d'évitement, réduction et compensation

L'évaluation environnementale (pp. 18-36 EE) détaille le « plan d'actions » et résume, au fur et à mesure, les incidences prévisibles de chaque action sur l'environnement. Dans sa partie 5 « Effets probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement », elle donne à voir, par orientation, par un code couleur, la nature présumée des incidences des actions sur l'environnement : « vigilance » (rose), « sans effet notable » (gris), « tendance positive » (vert clair) voire « très positive » (vert foncé) (p. 83 et suivantes, EE). Les incidences sont ensuite détaillées dans des tableaux, avant d'être finalement synthétisées par thématiques. Si le dossier indique que les mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) des incidences environnementales ont été intégrées au plan d'actions (p. 93 EE), la plus-value de l'évaluation environnementale dans la démarche itérative

21 Le territoire compte plus de 400 entreprises de 50 salariés ou plus, concernées par l'obligation d'élaborer des plans de mobilité employeur (PDM^e) à défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité domicile / travail des salariés (p. 19).

d'élaboration du projet et de mise en œuvre de la séquence éviter-réduire-compenser n'est pas suffisamment explicitée. Il conviendrait, pour ce faire, de présenter, pour chacune des actions, ce qui relève des mesures ERC, de les préciser et d'en détailler les objectifs et les modalités de suivi et d'évaluation.

(6) L'Autorité environnementale recommande d'expliciter la démarche d'évaluation environnementale menée en lien avec l'élaboration du projet de PLM en mettant en évidence dans le plan d'actions l'ensemble des mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) définies au regard des incidences environnementales de chacune des actions, ainsi que leurs objectifs, modalités de mise en œuvre et de suivi (indicateurs, échéances, mesures correctives).

3.2. Articulation avec les documents de planification existants

Les liens entre le PLM et les autres documents de planification sont explicités dans le projet de plan (p. 214). Selon le dossier, le PLM doit :

- être compatible avec les orientations du plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), approuvé le 19 juin 2014, en attendant l'approbation du nouveau plan de mobilité en Île-de-France (approbation attendue en 2025) ;
- prendre en compte les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris, approuvé le 13 juillet 2023 ;
- être cohérent avec les orientations du plan climat-air-énergie (PCAET) d'Est Ensemble, adopté le 21 février 2017 et actuellement en cours de révision.

Le PLM s'imposera au plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) d'Est Ensemble²². Le rapport environnemental (p.54) précise à ce titre que « le PLUI sera mis en compatibilité avec les actions du futur PLM, une fois ce dernier approuvé. Il sera en particulier mis en compatibilité sur les normes de stationnement et intégrera les actions relatives à la préservation/développement des sites à vocations logistiques et la définition d'un cadre réglementaire pour favoriser les perméabilités piétonnes. »

■ **Compatibilité avec l'actuel plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF)**

Le PDUIF a fait l'objet d'une évaluation en 2021²³ avant engagement de sa révision. Cette évaluation a été prise en compte à travers la démarche d'évaluation environnementale qui en présente les principaux résultats (rapport environnemental, pp. 43-48) et qui détaille, en fonction, et thème par thème, « le niveau d'adéquation d'Est Ensemble aux mesures opérationnelles proposées par le PDUIF », permettant d'apprécier « les ajustements opérés sur les leviers à exploiter pour répondre avec pertinence aux problématiques du territoire tout en s'assurant d'une fidélité aux orientations retenues par le PDUIF ».

■ **Enjeux du futur plan de mobilité en Île-de-France (ex- PDUIF)**

Pour l'Autorité environnementale, le PLM d'Est Ensemble aurait tout intérêt à anticiper au mieux les orientations, recommandations et prescriptions du futur plan des mobilités en Île-de-France, même si la procédure d'élaboration de celui-ci n'est pas arrivée à son terme, le risque étant que le document soit déjà obsolète quelques mois après son entrée en vigueur.

Les enjeux environnementaux sont au cœur de la démarche de révision du plan régional, conformément au mandat confié par sa présidente à Île-de-France Mobilités par délibération du 25 mai 2022²⁴ :

22 Il conviendra à cet égard de corriger le titre du chapitre 5.2.3 qui mentionne un rapport de compatibilité inverse : « Compatibilité du PLM avec le PLUI » (p. 53)

23 Lien vers l'évaluation du PDUIF :

<https://plan-des-mobilites-idf.fr/conformement-au-code-des-transport-ile-de-france>

24 https://plan-des-mobilites-idf.fr/medias/mobidif/64ea90e1-9514-409c-ace2-934698105fb9_deliberation-et-mandat-mobidif.pdf

- réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements de 25 % à 30 % des émissions des transports en Île-de-France en 2030 par rapport à 2020, dans le respect de la stratégie nationale bas carbone ;
- réduire les émissions de polluants atmosphériques pour atteindre les seuils réglementaires (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}) à proportion de la responsabilité des déplacements en Île-de-France.

Il s'agit, pour le plan régional, de fixer des objectifs de déplacements voyageurs et marchandises (volumes et parts modales) et d'évolution des parcs de véhicules (développement de l'électromobilité) permettant l'atteinte de ces objectifs environnementaux.

L'Autorité environnementale a émis, à la demande de la Région, un avis de cadrage préalable sur la révision du PDUIF valant élaboration du Mobidif le 8 juin 2023²⁵.

■ Prise en compte du SCoT de la Métropole du Grand Paris

Le rapport de prise en compte entre le PLM et le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris donne lieu, au sein de l'évaluation environnementale (p.51, EE), à un tableau de correspondance entre les différentes prescriptions du document d'orientation et d'objectif (DOO) du SCoT métropolitain se rapportant à la mobilité et à la seule mention des numéros des mesures du plan d'actions du PLM. Cette présentation, très insuffisante, qui ne rappelle même pas les actions du PLM, ne démontre en rien leur compatibilité avec les orientations du Scot.

(7) L'Autorité environnementale recommande d'explicitier la manière dont le projet de plan local de mobilité sera compatible avec les prescriptions du document d'orientation et d'objectif du SCoT de la Métropole du Grand Paris.

■ Cohérence avec le projet de plan climat-air-énergie (PCAET) d'Est Ensemble

La cohérence entre le projet de PLM et le plan-climat-air-énergie (PCAET) en vigueur fait également l'objet d'une simple correspondance entre actions du PCAET et numéros d'actions du projet de PLM, ce qui n'apparaît pas satisfaisant.

Le PCAET fait actuellement l'objet d'une révision qui doit permettre, sur la période 2024-2030, d'accélérer la transition du territoire en termes d'amélioration de la qualité de l'air, de sobriété énergétique, d'adaptation ou encore d'économie circulaire. La cohérence entre le PLM et le projet de PCAET en cours de révision n'est pas expliquée, alors même que le projet de PCAET comporte certaines orientations et actions prévues par le projet de PLM.

(8) L'Autorité environnementale recommande de mieux expliciter la cohérence du projet de plan local de mobilité avec le PCAET en vigueur et d'expliquer comment il anticipe la révision en cours de PCAET.

3.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Le rapport environnemental (p. 79) estime que « par les faibles impacts engendrés, le PLM d'Est Ensemble ne nécessite pas de solutions de substitutions ».

Au-delà du fait que l'analyse des solutions de substitution raisonnables est une exigence posée par le code de l'environnement (article R.122-20²⁶), l'élaboration du projet de PLM et son évaluation environnementale associée ont dû être l'occasion d'examiner plusieurs scénarios d'évolution susceptibles de permettre d'atteindre les objectifs fixés. Les acteurs concernés et le public ont ainsi été conduits à prendre position face à des scénarios alternatifs correspondant à des niveaux plus ou moins volontaristes de développement des transports publics, des modes actifs, de restrictions de l'usage de l'automobile, etc.

25 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023-06-08_idfm_cadrage_prealable_mobidif_ile-de-france_avis_delibere.pdf

26 Ainsi que « l'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan [...] a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ».

En conséquence, la présentation de ces scénarios alternatifs et leur comparaison au regard de leurs incidences potentielles sur l'environnement et sur la santé humaine sont nécessaires pour mieux appréhender la vision stratégique qui sous-tend le projet, en référence au scénario « fil de l'eau » dans lequel la révision du PLD ne serait pas mise en œuvre.

(9) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables à celles qui ont été retenues au titre des actions du plan et de justifier les choix retenus au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.

4. Analyse de la prise en compte de l'environnement

Le PLM doit satisfaire les besoins de mobilité des personnes et des biens en préservant l'environnement, la santé humaine et la qualité du cadre de vie. L'évaluation environnementale (p. 16, EE) précise l'absence d'intervention lourde sur les espaces du territoire présentant « les sensibilités environnementales les plus fortes », tandis que des actions portent sur « les secteurs à fortes nuisances ».

Le dossier explique que les impacts sur l'artificialisation des sols sont limités dans la mesure où le territoire est déjà fortement urbanisé. La majorité des aménagements prévus par le projet de PLM est effectuée sur des surfaces déjà artificialisées. Seule l'action 3.6 relative à la création d'une fourrière est identifiée par l'EPT Est Ensemble comme pouvant avoir un impact négatif important en termes d'emprise au sol et d'imperméabilisation (p. 89 EE), sans pour autant que cet impact ne soit évalué. Il est prévu dans le plan d'actions d'effectuer une étude préalable à ce sujet.

Les objectifs des actions, affichés dans le rapport environnemental, apparaissent vertueux : baisse des émissions de gaz à effet de serre et des polluants de proximité, amélioration de la qualité de l'air, réduction de la consommation d'énergie, diminution des nuisances sonores et protection des espaces verts.

L'Autorité environnementale constate néanmoins que l'analyse des incidences du projet sur les différentes thématiques environnementales ne sont ni finement détaillées ni territorialisées, afin de démontrer la bonne prise en compte de l'environnement et de la santé humaine à l'échelle des aménagements.

(10) L'Autorité environnementale recommande d'analyser plus finement les incidences des différentes actions du projet de plan local de mobilité sur l'environnement et la santé, et de les cartographier.

4.1. Santé humaine et mobilités

La mobilité est un « déterminant de la santé » des individus et des populations, au sens où il s'agit d'un facteur qui influence leur état de santé :

- les transports routiers sont associés à des nuisances (bruit, qualité de l'air dégradée) susceptibles d'affecter durablement la santé et le bien-être : risque de maladies cardio-vasculaires (air et bruit) et respiratoires (air), asthme (air), irritations oculaires (air), perturbations du sommeil (bruit), retard sur les apprentissages chez les enfants (bruit) ;
- au contraire, la marche et le vélo participent à l'amélioration de la condition physique et du bien-être²⁷ et contribuent au développement des capacités et à l'autonomie²⁸ des individus, notamment dans un contexte de grande précarité sociale²⁹;

27 Selon les directives de l'OMS sur l'activité physique et la sédentarité : « La pratique d'une activité physique régulière peut prévenir et aider à gérer les maladies cardiaques, le diabète de type 2 et le cancer, responsables de près des trois quarts des décès dans le monde. L'activité physique peut également réduire les symptômes de dépression et d'anxiété et améliorer la réflexion, l'apprentissage et le bien-être général. »

<https://www.who.int/europe/fr/publications/item/9789240014886>

28 En sociologie « capacitation » par référence à « empowerment »

29 https://www.researchgate.net/publication/327426998_Le_velo_comme_outil_d%27empowerment_Les_impacts_des_cours_de_velo_pour_adultes_sur_les_pratiques_socio-spatiales

• les transports en commun jouent un rôle essentiel vis-à-vis de l'accessibilité aux emplois, aux lieux de formation, aux services, aux loisirs et aux contacts sociaux mais des temps de transport excessifs ou des conditions de transport dégradées (transports saturés) nuisent à la santé : fatigue et qualité du sommeil dégradée, stress et anxiété...³⁰

■ Qualité de l'air

Les habitants et usagers du territoire sont exposés à de fortes nuisances liées aux mobilités impactant leur qualité de vie, en particulier les nuisances sonores d'origine routière et ferroviaire, et les pollutions atmosphériques liées au trafic routier. Les grandes infrastructures routières et autoroutières du territoire sont, en particulier, sources de pollutions et nuisances importantes (bruit, polluants atmosphériques : dioxyde d'azote (NO₂) et particules fines notamment³¹).

L'évaluation environnementale (p.16, EE) précise que les enjeux relatifs à la qualité de l'air et aux nuisances sonores sont traités « au travers des actions du plan local de mobilité et de leurs conséquences sur l'évolution des parts modales ». La hiérarchisation du réseau viaire, agissant sur « l'affectation des trafics et conditions de circulation » (p. 18, EE) devrait effectivement améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores.

L'impact d'une qualité de l'air dégradée est fort non seulement pour les piétons et les cyclistes mais aussi pour les automobilistes. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) définit des niveaux au-dessus desquels sont documentés des effets néfastes pour la santé (2021) et qui sont dès lors pour l'Autorité environnementale la référence en matière de santé : 10 µg/m³ pour le NO₂, 15 µg/m³ pour les particules PM₁₀ et 5 µg/m³ pour les particules PM_{2.5}.

L'évaluation environnementale rappelle les concentrations relevées pour ces polluants atmosphériques sur le territoire (données Airparif 2018). Les concentrations sont très élevées sur l'ensemble du territoire, très supérieures aux limites de l'OMS, en particulier au voisinage des principaux axes routiers.

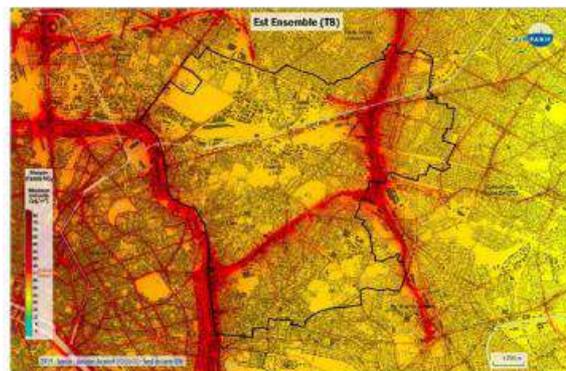


Figure 7: Carte des concentrations en dioxyde d'azote en moyenne annuelle (Airparif, 2018) - rapport environnemental, p. 71

Les actions permettant de réduire les pollutions atmosphériques routières concernent la réduction du trafic automobile et des vitesses pratiquées et le remplacement des véhicules thermiques par des véhicules à motorisation électrique³².

L'évaluation environnementale indique que « La mise en place de la ZFE va profondément modifier le parc automobile entraînant une réduction des émissions de polluants des véhicules. L'enjeu pour le territoire d'Est Ensemble est l'acceptabilité de ce principe de renouvellement du parc pour des populations aux moyens limités. ».

Au-delà de la mise en place de la ZFE et de ses actions d'accompagnement (par exemple l'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 »), le « plan d'actions » permet notamment le déploiement des bornes de recharge à destination des véhicules électriques. Il comprend aussi plusieurs actions de nature à réduire le trafic, notamment par le biais de la diversification des modes de transport au profit des transports collectifs et des modes actifs. Des actions de pacification des voies en faveur de vitesses moindres (par exemple, l'action 1.4 prévoyant des zones 30) complètent ce champ d'actions et contribuent à la réduction des pollutions.

Toutefois, le dossier ne modélise pas l'évolution de la pollution de l'air sur le territoire compte tenu de la mise en œuvre des actions du PLM. Une telle modélisation permettrait d'évaluer les niveaux de polluants attendus et de les comparer aux valeurs limites préconisées par l'OMS.

Les objectifs de réduction de polluants sont mentionnés à l'échelle nationale, régionale et métropolitaine (p. 73, EE). Il conviendrait de reprendre, à l'échelle du territoire d'Est Ensemble, les objectifs de réduction des émissions de polluants attachés à la révision en cours du PCAET, au travers de son plan d'amélioration de la qualité de l'air. En l'absence de cadre de référence, l'efficacité des actions du PLM en matière de qualité de l'air ne peut être évaluée de manière satisfaisante.

(11) L'Autorité environnementale recommande de :
- aligner les objectifs du projet de PLM en matière de réduction des concentrations des émissions des polluants atmosphériques (NO₂, PM₁₀ et PM_{2.5}) sur les objectifs opérationnels du projet de PCAET ;

³² La motorisation électrique ne diminue pas les particules dues au roulement et au freinage mais réduit notablement celles relatives à la combustion.

³⁰ Voir notamment : Antoine Pelissolo, professeur de psychiatrie, Inserm, Université Paris-Est Créteil Val de Marne (UPEC), « Stress in the city : quand les transports en commun usent la santé » :

<https://theconversation.com/stress-in-the-city-quand-les-transports-en-commun-usent-la-sante-94283>

Voir également une étude sud-coréenne récente, révélant un lien éventuel entre des temps de trajets longs et des risques de dépression. Journal of Transport & Health, vol.34, janvier 2024.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140523001676?via=ihub>

³¹ Le dioxyde d'azote (NO₂) est émis directement par les véhicules et indirectement via la transformation dans l'atmosphère des émissions de monoxyde d'azote. Les particules fines sont émises directement par les véhicules, provoquées par le moteur et l'abrasion des freins et le contact pneus-chaussée, tandis que le passage des véhicules provoque la remise en suspension de particules déjà présentes au sol.

- modéliser, à l'échelle du territoire, les émissions de polluants atmosphériques attendues de la mise en œuvre des actions du plan local de mobilité.

■ Nuisances sonores

Pour le bruit également, l'OMS a défini des valeurs au-dessus desquelles sont établis des effets néfastes pour la santé. Pour le bruit routier, ces valeurs sont de 53 dB(A) Lden et de 45 dB(A) Ln³³, pour le bruit ferroviaire 54 dB(A) Lden et 44 dB(A) Ln et pour le bruit aérien 45 dB(A) Lden et 40 dB(A) Ln.

« Selon le rapport 2019 de BruitParif, 88 % des habitants d'Est Ensemble sont exposés à des valeurs sonores supérieures aux objectifs de l'OMS concernant le bruit routier de jour, et 83 % de nuit. 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 » (p. 76, EE).

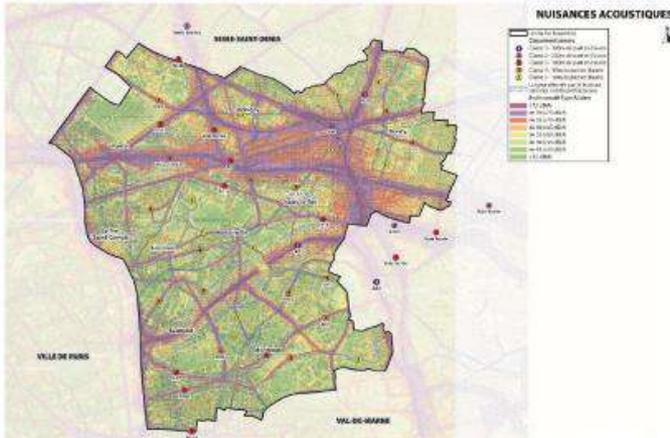


Figure 8: Carte de représentation des niveaux sonores cumulés (carte de bruit stratégique échéance 3) - rapport environnemental, p.76

La plupart des actions envisagées par le projet de PLM sont susceptibles de modifier les ambiances sonores : incitation au report modal par une meilleure offre en sentiers pédestres et pistes cyclables et par le développement des transports en commun, réorganisation du transport de marchandises et des livraisons, mesures de gestion de trafic influant sur les vitesses, etc. Toutefois, les effets attendus ne sont pas évalués, ni les secteurs soumis à des niveaux de bruit élevés suffisamment identifiés pour qu'ils fassent l'objet de mesures renforcées.

(12) L'Autorité environnementale recommande de :

- évaluer les effets attendus des actions du PLM en faveur d'une réduction de l'exposition des populations au bruit, par référence à l'état initial et au scénario fil de l'eau ;
- le cas échéant, définir des mesures complémentaires permettant en particulier de résoudre les points noirs et d'agir sur les secteurs dont les niveaux d'exposition excèdent nettement les valeurs retenues par l'OMS.

33 L'indicateur Ln est un niveau équivalent évalué sur une durée journalière correspondant aux heures de nuit uniquement. L'indicateur Lden (day-evening-night level) est un niveau équivalent, évalué sur une période d'observation de 24 heures, mais dans lequel les niveaux instantanés mesurés en soirée et de nuit font l'objet d'une pondération.

■ Multi-exposition et inégalités environnementales de santé

Le territoire comprend de nombreux secteurs multi-exposés aux nuisances environnementales, pollution de l'air et bruit notamment. Ces secteurs concernent souvent de surcroît des populations vulnérables (âgées, précaires, etc.) exposées de ce fait à des inégalités socio-environnementales de santé. Sur la base de la cartographie établie par l'observatoire régional de santé d'Île-de-France (ORS), il importe que le « plan d'actions » cible spécifiquement un objectif de réduction de cette multi-exposition dans ces secteurs.

(13) L'Autorité environnementale recommande de prévoir des actions renforcées de réduction des situations de multi-exposition aux pollutions atmosphériques et sonores générées par le trafic routier dans les secteurs comportant des populations socio-économiquement les plus vulnérables.

4.2. Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre

Favorisant le report modal vers les déplacements en modes actifs, le projet de PLM vise à diminuer les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au secteur des transports routiers, et devrait ainsi contribuer à atténuer le changement climatique.

Tandis que l'analyse de l'état initial de l'environnement établit que le secteur des transports routiers représente le troisième poste de consommations énergétiques à l'échelle du territoire, pointant l'usage des produits pétroliers (p. 74, EE), la contribution des transports routiers aux émissions de GES n'est pas précisée. Selon les données Energif 2019 du réseau d'observation statistique de l'énergie et des gaz à effet de serre (Rose) en Île-de-France, les transports routiers représentent 14 % des consommations énergétiques finales sur le territoire d'Est Ensemble, soit 673 GWh, sur une consommation totale de 4 801 GWh.

La contribution des actions du PLM aux objectifs stratégiques de réduction des consommations énergétiques et des émissions de GES du territoire en matière de transports n'est pas évaluée. Les objectifs du projet de révision du PCAET en la matière ne sont pas précisés. L'Autorité environnementale rappelle à ce titre que la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) 2019-2023 et 2024-2028 précise que la réduction visée des consommations énergétiques finales dans le secteur des transports à l'échelle nationale est de -16 % sur la seule période 2016-2028³⁴. La stratégie nationale bas-carbone (SNBC2) vise, quant à elle, une réduction de -28 % des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports sur la seule période 2015-2030 et une décarbonation complète des transports à horizon 2050³⁵. Ces objectifs doivent être déclinés dans le projet de PCAET en cours de révision et le PLM.

Des « études d'opportunité carbone » devraient permettre, selon Est Ensemble, d'apprécier « le poids de l'investissement carbone des actions au regard des effets de leviers attendus » et de « proposer des mesures de réduction de cet investissement » (rapport environnemental, p. 93). Pour l'Autorité environnementale, les effets du PLM en matière de réduction des consommations et des émissions de GES devraient être précisément évalués sur la base d'une estimation des potentiels de réduction liés aux volumes de déplacements projetés, dans une approche en cycle de vie tenant compte notamment des émissions liées à la fabrication des batteries destinées aux véhicules à motorisation électrique, à leur transport et à leur recyclage.

(14) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser les données à l'état initial et les objectifs de réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports sur le territoire, en cohérence avec le projet de PCAET ;
- évaluer la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre liées à la mise en œuvre du plan local de mobilité dans une analyse complète du cycle de vie de ses composantes, notamment liées à

34 Selon la programmation pluriannuelle de l'énergie, la consommation d'énergie finale du secteur transport est attendue à un niveau de 427 TWh en 2028 à l'échelle nationale, contre 511 TWh en 2016.

35 À l'exception du transport aérien domestique et sans tenir compte des fuites résiduelles « incompressibles » de gaz (gaz fluorés, gaz renouvelables)

l'électrification des mobilités, et définir en conséquence des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation.

4.3. Qualité des espaces publics, milieux naturels et cadre de vie

D'après Est Ensemble, le projet de PLM induit des impacts globalement positifs sur le milieu naturel et l'effet d'îlots de chaleur urbains (ICU), notamment par un accroissement des espaces végétalisés lié à la rationalisation des places de stationnement et le changement de la nature des sols (action 1.10), ainsi qu'à l'aménagement de cheminements piétons accompagnés d'espaces végétalisés comme dans le cas du projet du Grand Chemin (action 1.8).

Dans un territoire très fortement anthropisé, artificialisé et imperméabilisé, potentiellement soumis à une surchauffe urbaine avec le changement climatique, la nature en ville et les sources de rafraîchissement constituent un enjeu tant environnemental que sanitaire, nécessitant des efforts pour éviter la perte de biodiversité et lutter contre les phénomènes d'ICU : préservation des milieux et des éléments naturels existants incluant l'ensemble des espaces verts publics et privés et contribuant à des continuités écologiques, sauvegarde et plantation d'arbres, désimperméabilisation et renaturation à l'occasion des projets, etc. Dans son orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Environnement », le PLUi d'Est Ensemble cartographie notamment les terrains les plus propices à une renaturation, le long des corridors écologiques identifiés sur le territoire.

L'Autorité environnementale estime essentiel de mener une réflexion coordonnée afin que la trame verte et bleue et les espaces de nature, tout en étant préservés, soient le support encadré des mobilités actives (piétons et vélos), améliorant la santé et le cadre de vie des habitants tout en étant force d'incitation aux déplacements non motorisés. L'évaluation environnementale devrait démontrer la bonne articulation entre le PLM et le PLUi en matière de développement des aménagements de mobilités actives à faible impact sur les sols, le long des corridors écologiques du territoire.

(15) L'Autorité environnementale recommande de démontrer l'articulation optimale entre le projet de PLM et le PLUi en faveur du développement d'aménagements piétons et cyclables favorables aux sols et à leurs fonctionnalités écologiques.

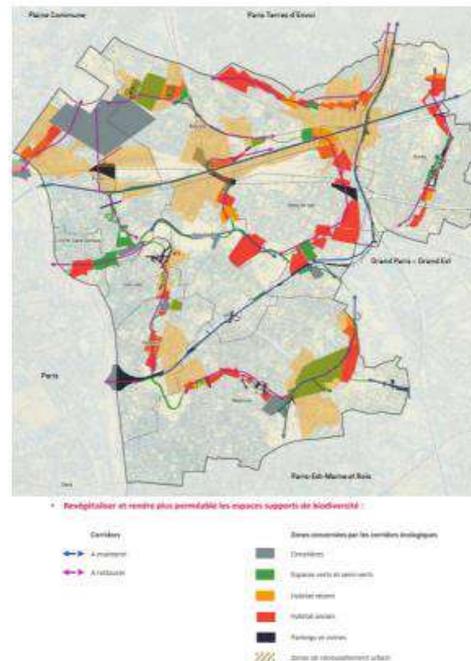


Figure 9: Extrait de l'OAP Environnement, PLUi d'Est Ensemble (2020) - Zones « concernées par les corridors écologiques »

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

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

Pour l'information complète du public, la MRAE invite l'autorité compétente à joindre au dossier de consultation du public par voie électronique un mémoire en réponse au présent avis. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment la personne publique responsable de la révision du plan local de mobilité de l'établissement public territorial Est Ensemble envisage de tenir compte de l'avis de la MRAE, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAE à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

Il est rappelé qu'aux termes de l'article L.122-9 du code de l'environnement, « lorsque le plan ou le programme a été adopté, l'autorité qui l'a arrêté en informe (...) l'autorité environnementale. Elle met à [sa] disposition les informations suivantes :

- 1° Le plan ou le programme ;
- 2° Une déclaration résumant :
 - la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L. 122-6 et des consultations auxquelles il a été procédé ;

- les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ;
- les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du programme.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Ile-de-France.

Délibéré en séance le 27 mars 2024

Siégeaient :

Éric ALONZO, Isabelle BACHELIER-VELLA, Sylvie BANOUN, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES,
Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*.

ANNEXE



Avis n° MRAe APPIF-2024-030 du 27/03/2024
sur le projet de plan local de mobilité (PLM) d'Est Ensemble (93)
à l'occasion de sa révision

[retour sommaire](#)

25/28



Avis n° MRAe APPIF-2024-030 du 27/03/2024
sur le projet de plan local de mobilité (PLM) d'Est Ensemble (93)
à l'occasion de sa révision

[retour sommaire](#)

26/28

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

(1) L'Autorité environnementale recommande de rappeler les actions du PLD de 2015, d'expliquer les raisons de leur non réalisation ainsi que le choix de les poursuivre, de les adapter ou de les abandonner.....10

(2) L'Autorité environnementale recommande de compléter la stratégie du plan local de mobilités : - par une territorialisation et une description détaillée des différents leviers à mobiliser pour atteindre les objectifs fixés, notamment en termes d'amélioration de l'accès aux services de mobilité pour les quartiers prioritaires de la politique de la ville ; par une présentation de la méthode appliquée pour déterminer les objectifs quantifiés d'évolution des parts modales ; - par une étude de tous les déplacements.....11

(3) L'Autorité environnementale recommande de : - détailler les modalités de mise en œuvre des actions en termes de moyens humains et financiers alloués ; - doter chaque action d'objectifs opérationnels déclinant les objectifs stratégiques et permettant d'estimer sa contribution à leur atteinte ; - préciser le dispositif de suivi de chaque action, avec des indicateurs dotés de valeurs initiales et de valeurs cibles et prévoir des mesures correctives en cas de non atteinte de ces cibles.....13

(4) L'Autorité environnementale recommande d'analyser la cohérence du projet de PLM avec la stratégie arrêtée par la région dans le cadre du futur plan de mobilité en Île-de-France.....14

(5) L'Autorité environnementale recommande de définir des normes minimales de stationnement vélo pour les bâtiments tertiaires autres que des bureaux, les bâtiments industriels, et les équipements recevant du public.....14

(6) L'Autorité environnementale recommande d'explicitier la démarche d'évaluation environnementale menée en lien avec l'élaboration du projet de PLM en mettant en évidence dans le plan d'actions l'ensemble des mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) définies au regard des incidences environnementales de chacune des actions, ainsi que leurs objectifs, modalités de mise en œuvre et de suivi (indicateurs, échéances, mesures correctives).....16

(7) L'Autorité environnementale recommande d'explicitier la manière dont le projet de plan local de mobilité sera compatible avec les prescriptions du document d'orientation et d'objectif du SCoT de la Métropole du Grand Paris.....17

(8) L'Autorité environnementale recommande de mieux expliciter la cohérence du projet de plan local de mobilité avec le PCAET en vigueur et d'expliquer comment il anticipe la révision en cours du PCAET.....17

(9) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables à celles qui ont été retenues au titre des actions du plan et de justifier les choix retenus au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.....18

(10) L'Autorité environnementale recommande d'analyser plus finement les incidences des différentes actions du projet de plan local de mobilité sur l'environnement et la santé, et de les cartographier.....18

(11) L'Autorité environnementale recommande de : - aligner les objectifs du projet de PLM en matière de réduction des concentrations des émissions des polluants atmosphériques (NO2, PM10 et PM2.5) sur les objectifs opérationnels du projet de PCAET ; - modéliser, à l'échelle du territoire, les émissions de polluants atmosphériques attendues de la mise en œuvre des actions du plan local de mobilité.....20

(12) L'Autorité environnementale recommande de : - évaluer les effets attendus des actions du PLM en faveur d'une réduction de l'exposition des populations au bruit, par référence à l'état initial et au scénario fil de l'eau ; - le cas échéant, définir des mesures complémentaires permettant en particulier de résoudre les points noirs et d'agir sur les secteurs dont les niveaux d'exposition excèdent nettement les valeurs retenues par l'OMS.....21

(13) L'Autorité environnementale recommande de prévoir des actions renforcées de réduction des situations de multi-exposition aux pollutions atmosphériques et sonores générées par le trafic routier dans les secteurs comportant des populations socio-économiquement les plus vulnérables.....22

(14) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser les données à l'état initial et les objectifs de réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports sur le territoire, en cohérence avec le projet de PCAET ; - évaluer la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre liées à la mise en œuvre du plan local de mobilité dans une analyse complète du cycle de vie de ses composantes, notamment liées à l'électrification des mobilités, et définir en conséquence des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation.....22

(15) L'Autorité environnementale recommande de démontrer l'articulation optimale entre le projet de PLM et le PLUi en faveur du développement d'aménagements piétons et cyclables favorables aux sols et à leurs fonctionnalités écologiques.....23

Remarque n° 99 :

L'Autorité environnementale recommande de rappeler les actions du PLD de 2015, d'expliquer les raisons de leur non réalisation ainsi que le choix de les poursuivre, de les adapter ou de les abandonner.

Réponse Est Ensemble

Le bilan des actions du PLD figurent dans le PLM et non dans son évaluation environnementale.

Remarque n° 100 :

L'Autorité environnementale recommande de compléter la stratégie du plan local de mobilités :

- par une territorialisation et une description détaillée des différents leviers à mobiliser pour atteindre les objectifs fixés, notamment en termes d'amélioration de l'accès aux services de mobilité pour les quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
- par une présentation de la méthode appliquée pour déterminer les objectifs quantifiés d'évolution des parts modales ;
- par une étude de tous les déplacements.

Réponse Est Ensemble

Le PLM n'a pas pour fonction de réaliser une étude de tous les déplacements façon Enquête Ménages Déplacements. Celles-ci sont collectées à l'échelle régionale. L'Enquête Globale Transport menée par l'OMNIL ne permet pas d'avoir les résultats détaillés au quartier ou à la commune. Concernant l'accès aux services de mobilité pour les quartiers prioritaires de la politique de la Ville, le diagnostic a fait le constat sur ce sujet (pages 20 / 23 / 24 / 63 / 97 et 116) et a servi de base pour la territorialisation des différentes actions du PLM. Enfin, sur la méthode appliquée pour les objectifs de parts modales, elles ont été établies à partir des données INSEE domicile / travail et une estimation des impacts en fonction du plan d'actions du PLM.

Modification du PLM

- Ajout d'une annexe
- cartographique sur
- les quartiers
- prioritaires de la
- politique de la Ville

Remarque n° 101 :

L'Autorité environnementale recommande de :

- détailler les modalités de mise en œuvre des actions en termes de moyens humains et financiers alloués ;
- doter chaque action d'objectifs opérationnels déclinant les objectifs stratégiques et permettant d'estimer sa contribution à leur atteinte ;
- préciser le dispositif de suivi de chaque action, avec des indicateurs dotés de valeurs initiales et de valeurs cibles et prévoir des mesures correctives en cas de non atteinte de ces cibles.

Réponse Est Ensemble

Dans le PLM, pour chaque action les différentes modalités de mise en œuvre, les objectifs opérationnels et les indicateurs de suivi sont précisés. Le PLM dispose également d'une action spécifique (4.6) sur les indicateurs et une sur le suivi des incidences environnementales (4.7)

Remarque n° 102 :

L'Autorité environnementale recommande d'analyser la cohérence du projet de PLM avec la stratégie arrêtée par la région dans le cadre du futur plan de mobilité en Île-de-France

Réponse Est Ensemble

L'articulation avec le PDU-IF est réalisée sur le document approuvé en 2014. Elle prend également en considération les éléments du bilan du PDU-IF de 2021 qui sert de base à l'élaboration du futur plan de mobilité en Ile-de-France. En l'absence de document approuvé, il n'est pas possible de compléter l'analyse réalisée.

Remarque n° 103 :

L'Autorité environnementale recommande de définir des normes minimales de stationnement vélo pour les bâtiments tertiaires autres que des bureaux, les bâtiments industriels, et les équipements recevant du public.

Réponse Est Ensemble

Les normes de stationnement pour les vélos dans les constructions autres que les bureaux ne sont pas amenés à varier par rapport au dernier code de l'urbanisme, comme rappelé dans le PLM à l'action 3.7 .

Remarque n° 104 :

L'Autorité environnementale recommande d'explicitier la démarche d'évaluation environnementale menée en lien avec l'élaboration du projet de PLM en mettant en évidence dans le plan d'actions l'ensemble des mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) définies au regard des incidences environnementales de chacune des actions, ainsi que leurs objectifs, modalités de mise en œuvre et de suivi (indicateurs, échéances, mesures correctives).

Réponse Est Ensemble

Les mesures d'évitement, de réduction et compensation sont bien présentes dans le PLM conformément à ce qui est annoncé dans l'évaluation environnementale pour les différentes actions listées. Concernant les modalités de suivi sont détaillées à l'action 4.7 .

Remarque n° 105 :

L'Autorité environnementale recommande d'expliciter la manière dont le projet de plan local de mobilité sera compatible avec les prescriptions du document d'orientation et d'objectif du SCoT de la Métropole du Grand Paris.

Réponse Est Ensemble

L'analyse de la compatibilité du PLM avec le SCoT de la Métropole du Grand Paris approuvé le 13 juillet 2023 est présentée au 5.2 - Compatibilité du PLM avec le SCOT p. 51 de l'évaluation environnementale.

Remarque n° 106 :

L'Autorité environnementale recommande de mieux expliciter la cohérence du projet de plan local de mobilité avec le PCAET en vigueur et d'expliquer comment il anticipe la révision en cours du PCAET.

Réponse Est Ensemble

L'analyse de la cohérence du PLM avec le PCAET en vigueur est présenté au 5.2.2 Compatibilité du PLM avec le PCAET (p. 53).

Le Plan Local de Mobilité a été élaboré de manière concomitante avec la révision du PCAET dans un principe de cohérence et de synergie. Ainsi les actions du PLM permettent de consolider le volet transport du PCAET et ce dernier rappelle bien la cohérence des documents :

Action n°3.1 : Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville correspond à l'orientation 1 du PLM.

Action n°3.2 : Mettre en place un système d'accompagnement à la mobilité pour les publics les plus fragiles et impactés par la ZFE (acteurs économiques et habitants) / Les éléments de communication et de sensibilisation relèvent de l'orientation 4 du PLM.

Action n°3.3 : Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme correspond à l'orientation 2 du PLM

Remarque n° 107 :

L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables à celles qui ont été retenues au titre des actions du plan et de justifier les choix retenus au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.

Réponse Est Ensemble

Le PLM ne met en œuvre aucune mesure ayant des impacts nécessitant l'examen de solution de substitution. En effet, les différents projets concernant les modes lourds de transport ont déjà fait l'objet d'évaluations environnementales ou le seront pour celles qui sont prévues plus tardivement sur le territoire. Les aménagements induits restent limités aux espaces déjà aménagés, comme le déploiement de voies cyclables sur les voiries existantes.

Remarque n° 108 :

L'Autorité environnementale recommande d'analyser plus finement les incidences des différentes actions du projet de plan local de mobilité sur l'environnement et la santé, et de les cartographier.

Réponse Est Ensemble

Les incidences du PLM ont été territorialisées autant que possible selon les méthodes d'indentification des évolutions de trafic permettant l'édition notamment de carte de synthèse notamment sur les incidences du PLM sur les nuisances acoustiques p100. Une analyse plus précise nécessiterait une approche fine des déplacements or le PLM n'a pas pour fonction de réaliser une étude de tous les déplacements façon Enquête Ménages Déplacements, celle-ci est collectée à l'échelle régionale. L'Enquête Globale Transport menée par l'OMNIL ne permettait pas d'avoir les résultats détaillés pour une analyse fine à l'échelle d'Est Ensemble.

Remarque n° 109 :

L'Autorité environnementale recommande de :

- aligner les objectifs du projet de PLM en matière de réduction des concentrations des émissions des polluants atmosphériques (NO₂, PM₁₀ et PM_{2.5}) sur les objectifs opérationnels du projet de PCAET ; - modéliser, à l'échelle du territoire, les émissions de polluants atmosphériques attendues de la mise en œuvre des actions du plan local de mobilité.

Réponse Est Ensemble

Les objectifs du PLM répondent aux objectifs du PCAET et permettent d'infléchir les réductions envisagées. Ils ne peuvent être directement comparés dans la mesure où le PCAET vise un objectif 2050 alors que le PLM fixe des objectifs à horizon de 5 ans.

Le PLM fixe des ambitions d'évolution des parts modales et *in fine* des évolutions d'émissions de polluants primaires générées par les déplacements des véhicules thermiques.

Ainsi, il est précisé dans l'évaluation environnementale qu'il est attendu une diminution des km parcourus en voiture particulière estimée à 615 000km par jour ouvrés soit une diminution de 23 % du trafic automobile liée aux déplacements Domicile-Travail des actifs.

En amplification du PLM, l'évolution du parc automobile tend vers une réduction des émissions de polluants primaires.

Les effets sur les concentrations dépendent des autres secteurs émetteurs de polluants primaires (résidentiel-tertiaire, industrie, etc...) ainsi que des conditions de dispersion (contexte météo) et de la pollution de fond de l'agglomération parisienne. Les effets sur la concentration seront le fruit des actions cohérentes de l'ensemble des acteurs du territoire. A l'échelle temporelle du PLM, les incidences sur les trafics ne peuvent pas être territorialisées par infrastructure. De fait, il n'est pas possible de modéliser le territoire pour apprécier l'incidence sur la concentration.

Remarque n° 110 :

L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser les données à l'état initial et les objectifs de réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports sur le territoire, en cohérence avec le projet de PCAET ;
- évaluer la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre liées à la mise en œuvre du plan local de mobilité dans une analyse complète du cycle de vie de ses composantes, notamment liées à l'électrification des mobilités, et définir en conséquence des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation.

Réponse Est Ensemble

Dans son PCAET, Est Ensemble fixe comme objectif, en matière de transport, de s'aligner sur le calendrier de la ZFE et de favoriser le report modal vers des mobilités moins polluantes.

Le Tableau 5 présente la trajectoire cible afin de parvenir d'ici 2030 au respect des objectifs de réduction du PREPA. Malgré une diminution de ces émissions d'oxydes d'azote de 55 % depuis 2005, le transport routier reste la principale source d'émissions de ce polluant : en 2018, ce secteur en représentait 48 %. La diminution des voitures et camions thermiques, notamment grâce à la mise en place de la Zone à Faibles Emissions métropolitaine et à l'arrivée des projets de transports structurants, est un objectif clé pour respecter les normes nationales.

Tableau 5 - Objectifs biennaux de qualité de l'air

Tonnes par an	PM _{2.5}	NO _x	SO ₂	NH ₃	COVNM
2024	131	886	Objectif atteint dès 2018	Objectif atteint dès 2018	1 079
2026	121	787			979
2028	112	688	Seuil à ne pas dépasser 90 t/an	Seuil à ne pas dépasser 36,5 t/an	880
2030	103	589			780

Remarque n° 111 :

L'Autorité environnementale recommande de démontrer l'articulation optimale entre le projet de PLM et le PLUi en faveur du développement d'aménagements piétons et cyclables favorables aux sols et à leurs fonctionnalités écologiques.

Réponse Est Ensemble

L'articulation des deux documents sous-tend l'ensemble du PLM et a plusieurs fois été détaillé dans le document, en particulier pour les aménagements piétons et cyclables (actions n° 1.8 // 3.1 en page 294 // 3.9). L'intégration du PLM dans la modification 3 du PLUi est prévue par l'EPT.