



Septembre  
2023

EST ENSEMBLE

PLAN LOCAL DE MOBILITE

Evaluation Environnementale



## SOMMAIRE

<b>PARTIE 0 INTRODUCTION</b>	<b>4</b>	<b>PARTIE 3 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>55</b>
<b>1 L'établissement public territorial d'est ensemble</b>	<b>5</b>	<b>1 Le contexte physique</b>	<b>56</b>
<b>2 L'évaluation environnementale du PLM</b>	<b>6</b>	1.1 La topographie	56
2.1 Qu'est-ce qu'un PLM ?	6	1.2 La géologie	56
2.2 Qu'est-ce que l'évaluation environnementale et stratégique d'un PLM	6	1.3 La ressource en Eau	57
2.2.1 Contexte réglementaire	6	1.3.1 Les eaux souterraines et superficielles	57
2.2.2 Décision de l'autorité environnementale après l'étude du dossier au cas par cas	6	1.3.2 La ressource en eau potable	57
2.2.3 Contenu réglementaire de l'évaluation environnementale	7	1.3.3 L'assainissement	58
<b>PARTIE 1 RESUME NON TECHNIQUE</b>	<b>8</b>	1.4 Le Climat	58
<b>PARTIE 2 PRESENTATION DU PLM D'EST ENSEMBLE</b>	<b>11</b>	<b>2 Le Patrimoine Naturel</b>	<b>59</b>
<b>1 Caractérisation &amp; Pratiques de déplacements sur Est ensemble</b>	<b>12</b>	2.1 La trame verte et bleue	59
2.1 Contexte et Pratiques de déplacements	12	2.2 Contexte	60
2.2 Evaluation des actions du PLD 2015 Est ensemble	14	2.2.1 Les zones Natura 2000	60
<b>3 Le PLM</b>	<b>15</b>	2.2.2 L'Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)	60
3.1 Le contexte et le processus d'élaboration	15	2.2.3 Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)	62
3.2 L'ambition du PLM d'Est ensemble	15	2.2.4 Zone d'interaction des espaces naturels remarquables	62
3.3 Stratégie du PLM	16	<b>3 Paysage et patrimoine</b>	<b>66</b>
3.4 Structure du plan d'actions opérationnel	17	3.1 Les paysages	66
3.5 Détail du plan d'action	18	3.1.1 La butte de Romainville	66
3.5.1 Orientation 1 - Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville	18	3.1.2 La Plaine de France	66
3.5.2 Orientation 2 – Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme	24	3.1.3 Saint-Denis	66
3.5.3 Orientation 3 – Mobiliser les outils règlementaires pour agir sur les mobilités	28	3.2 Le patrimoine	67
3.5.4 Orientation 4 - Accompagnement du changement des pratiques modales	34	3.2.1 Les sites classés ou inscrits	67
3.6 Temporalité du plan d'actions	36	3.2.2 Les monuments historiques classés ou inscrits	67
3.7 Localisation des principaux aménagements et actions localisées du PLM	37	<b>4 Air-Climat-Energie</b>	<b>69</b>
3.8 Les acteurs du PLM et leur rôle dans sa mise en œuvre	39	4.1 Qualité de l'air	69
<b>4 Compatibilité - articulation avec le PDU-if</b>	<b>41</b>	4.2 Plan Climat Air Energie Territorial	70
4.1 Présentation générale du PDU Ile de France	41	4.3 Zones à Faibles Emissions (ZFE)	72
4.2 Bilan 2021 du PDU Ile de France	41	4.3.1 Objectifs et potentiels de réduction	73
4.3 Compatibilité du PLM avec le PDU Ile de France	44	4.4 Consommations énergétiques	74
<b>5 articulation et compatibilité du PLM avec les autres schémas, plans et programmes</b>	<b>49</b>	4.5 Energies renouvelables	74
5.1 Présentation des documents cadres	49	<b>5 Les Risques et nuisances</b>	<b>75</b>
5.1.1 Le SCoT	49	5.1 Les risques naturels	75
5.1.2 Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) d'Est-Ensemble	49	5.2 Les risques technologiques	75
5.1.3 Le Plan Local d'Urbanisme d'Est-Ensemble	50	5.3 Les nuisances sonores	76
5.2 Compatibilité des schémas, plans et programmes	51	<b>6 Principales évolutions à court terme du territoire</b>	<b>77</b>
5.2.1 Compatibilité du PLM avec le SCoT	51		
5.2.2 Compatibilité du PLM avec le PCAET	53		
5.2.3 Compatibilité du PLM avec le PLUi	53		

<b>PARTIE 5 EFFETS PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>80</b>	<b>PARTIE 7 SYNTHÈSE DU SUIVI ENVIRONNEMENTAL DU PLM</b>	<b>107</b>
<b>1 analyse des incidences sur la mobilité</b>	<b>81</b>	<b>1 indicateurs de suivi</b>	<b>108</b>
1.1.1 Analyse des incidences sur les parts modales	81	1.1 <i>Mesure de suivi de la performance du PLM</i>	108
1.1.2 Incidences quantitatives sur la part des VP	81	1.2 <i>Rappel des indicateurs de suivi environnemental du territoire mise en œuvre dans le cadre du PLUi</i>	108
<b>2 Analyse environnementale par orientation</b>	<b>82</b>		
2.1 <i>METHODE UTILISEE POUR L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE PAR ORIENTATION</i>	82		
2.1.1 Matrice d'analyse par orientations	82		
2.1.2 Analyse écrite par orientations	82		
2.1.3 Mise en place de mesures d'évitement et de réduction (ER)	82		
2.1.4 Synthèse par thématique environnementales	82		
2.2 <i>Orientation 1 : Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville</i>	83		
2.3 <i>Orientation 2 : Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme</i>	86		
2.4 <i>Orientation 3 : Construire un cadre référentiel et réglementaire pour agir sur les mobilités</i>	88		
2.5 <i>Orientation 4 : Accompagner le changements des pratiques</i>	90		
2.6 <i>Synthèse</i>	91		
2.7 <i>Mesures d'évitement et de réduction au sein des actions</i>	93		
<b>3 Synthèse par thématique environnementale</b>	<b>95</b>		
3.1 <i>Limitations des émissions de GES</i>	95		
3.2 <i>Ressources non renouvelables : Préserver les ressources naturelles</i>	95		
3.3 <i>Sols : Préserver les ressources du sol et du sous-sol</i>	95		
3.4 <i>Eau : Préservation de la ressource et gestion des eaux pluviales</i>	96		
3.5 <i>Risques naturels</i>	96		
3.6 <i>Trame verte et bleue (TVB)</i>	96		
3.7 <i>Diversité biologique / Faune Flore / Habitat naturel</i>	96		
3.8 <i>Consommation d'espace / Espace Public/ Urbanisme</i>	96		
3.9 <i>Santé</i>	98		
3.10 <i>Activité humaine et cohésion sociale</i>	98		
3.11 <i>Qualité de l'Air</i>	98		
3.12 <i>Ambiance Acoustique</i>	99		
3.1 <i>Autres nuisances</i>	99		
3.2 <i>ICU/ Matériaux</i>	101		
3.3 <i>Paysage et Patrimoine</i>	101		
3.4 <i>Déchets</i>	101		
<b>PARTIE 6 INCIDENCE NATURA 2000</b>	<b>102</b>		
<b>1 Présentation des sites Natura 2000</b>	<b>103</b>		
1.1 <i>Sites de Seine-Saint-Denis (FR1112013)</i>	103		
1.1.1 <i>Situation administrative du site</i>	103		
1.1.2 <i>Situation du site d'étude par rapport à Natura 2000</i>	103		
1.2 <i>- Raisons pour lesquelles le document est susceptible ou non d'avoir une incidence sur un site Natura 2000</i>	106		

# PARTIE 0

## INTRODUCTION

---

# 1 L'ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL D'EST ENSEMBLE

## Présentation du territoire

Situé dans le Sud du département de Seine-Saint-Denis, l'Etablissement Public Territorial Est Ensemble compte neuf communes : Bagnole, Bobigny (préfecture), Bondy, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville. Le territoire se situe en limite Est de Paris, cinq communes en sont directement limitrophes mais séparées de la capitale par le boulevard périphérique.

### 426 000 habitants en 2018 et une forte croissance démographique

Les neuf communes accueillent plus du quart des habitants de Seine-Saint-Denis. Montreuil avec près de 110 000 habitants est la commune la plus importante du territoire suivi de Pantin et Bobigny. Les cinq communes limitrophes de Paris regroupent 58 % de la population d'Est Ensemble.

Avec près de 6 % de croissance démographique entre 2013 et 2018, soit un taux de croissance annuel moyen de 1,10%, Est Ensemble est bien plus dynamique que la moyenne francilienne (+0,42 %). Toutes les communes ont connu une croissance démographique importante entre 2013 et 2018, à l'exception de Bagnole et du Pré-Saint-Gervais, dont la population a légèrement baissé (-2 %). A noter que la croissance démographique du territoire a tendance à s'intensifier. Le taux de croissance annuel moyen était en effet plus faible entre 1999 et 2013 (+0,8 %) qu'il ne l'est ces dernières années.

Est Ensemble a un habitat **très dense avec près de 11 000 habitants au km<sup>2</sup>**. Les communes les plus denses sont celles situées à l'Ouest, à proximité de Paris. Les Lilas et le Pré Saint-Gervais sont les communes les plus petites en nombre d'habitants mais aussi les plus denses (respectivement 23 402 et 17 485 hab./km<sup>2</sup>). Bobigny et Noisy le Sec avec 7 800 à 9 000 hab./km<sup>2</sup> sont les communes les moins denses.

## Compétences de la Communauté d'agglomération Est Ensemble

Le 1er janvier 2016, la Communauté d'agglomération Est Ensemble s'est transformée en Etablissement public territorial, Territoire de la Métropole du Grand Paris. Ce territoire exerce sept compétences obligatoires :

- Équipements culturels, socio- culturels, socio- éducatifs et sportifs d'intérêt territorial
- Plan Local d'Urbanisme (intercommunal)
- Action sociale d'intérêt territorial
- Assainissement et eau
- Gestion des déchets ménagers et assimilés
- Plan climat air énergie territorial
- Politique de la ville.

Trois compétences sont partagées entre la Métropole du Grand Paris et les territoires, selon que les actions sont définies d'intérêt métropolitain ou territorial.

- Aménagement : opérations d'aménagement, actions de restructuration urbaine, constitution de réserves foncières. C'est dans le cadre de sa compétence obligatoire « aménagement de l'espace communautaire » qu'Est Ensemble a défini sa compétence déplacements avec l'organisation des transports urbains au sens du chapitre II du titre II de la loi n°81-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, sous réserve des dispositions de l'article 46 de cette loi. Lors des travaux de définition d'intérêt communautaire, en concertation avec les 9 villes, Est Ensemble a souhaité :
  - s'engager dans l'élaboration d'un Plan Local de Déplacements (PLD) afin de décliner localement les ambitions du Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France (PDUIF).
  - réaffirmer sa position incontournable dans les débats relatifs aux grands projets structurants du territoire, son rôle dans la promotion des enjeux des intérêts de son territoire et de ses communes membres en matière de déplacements.
- Habitat : améliorations du parc immobilier bâti, réhabilitation et résorption de l'habitat insalubre, Offices Publics de l'Habitat
- Développement économique : zones d'activité, actions de développement économique.
- Le 13 décembre 2011, Est Ensemble a validé une nouvelle prise de compétence facultative, afin que le Syndicat des transports d'Ile-de-France (aujourd'hui Ile-de-France Mobilités) désigne l'EPT en tant qu'Autorité Organisatrice de Proximité sur son territoire. Sa délégation de compétence porte sur 3 navettes urbaines.

## Ambitions d'Est Ensemble pour une mobilité décarbonée

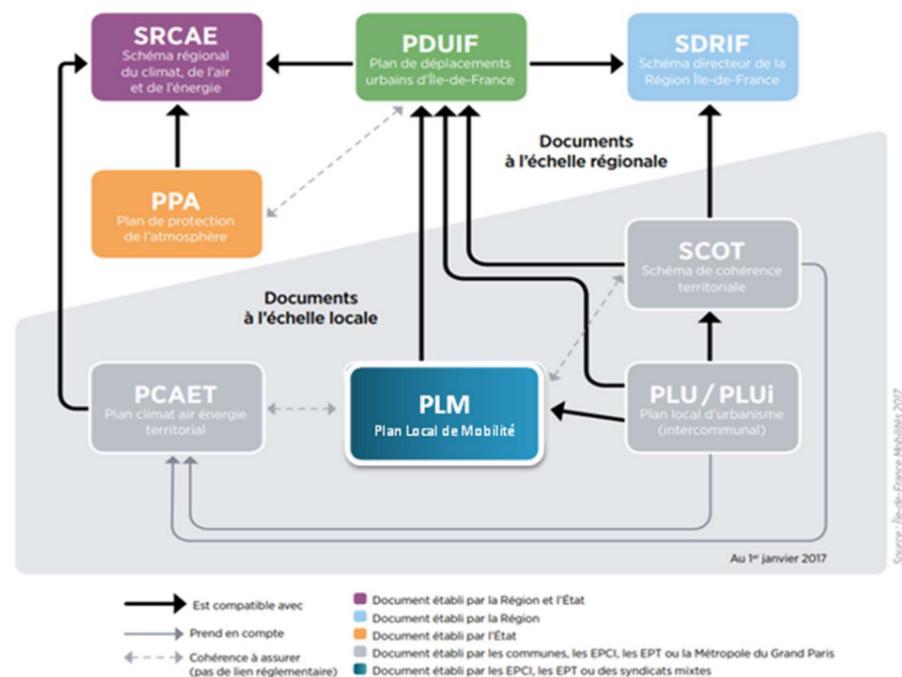
Est Ensemble porte de hautes ambitions pour une mobilité décarbonée sur son Territoire lors de la construction du PLM. Même si ces compétences sont limitées en la matière, Est Ensemble, mobilise les différents acteurs de la mobilité :

- Offre de TC organisée et décidée par Ile-de-France Mobilité, l'autorité organisatrice des mobilités ;
- Compétence voirie partagée entre l'Etat pour les autoroutes, le Conseil Départemental et les Villes
- Compétence stationnement à l'échelle de chaque commune.

## 2 L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PLM

### 2.1 QU'EST-CE QU'UN PLM ?

Un Plan Local de Mobilité (PLM) est une déclinaison locale et non réglementaire d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU). En région Île-de-France, il est difficile de définir à l'échelle locale l'ensemble des éléments contenus dans un PDU. Une modification de la Loi d'Orientations des Transports Intérieurs (loi LOTI, publiée le 30 septembre 1982) qui a été introduite dans la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU), prévoit l'élaboration de documents précisant le PDU Île-de-France sous la forme de Plans Locaux de Mobilité (PLM).



Un PLM a pour objet d'orienter l'action d'un territoire défini sur son système de déplacement dans un objectif général de développement durable.

Les PLM complètent le PDUIF en détaillant et en précisant son contenu au niveau local. Ils sont élaborés à l'initiative des EPCI ou des syndicats mixtes, qui doivent aussi associer le Conseil Régional, les Conseils Généraux intéressés, ainsi que l'État et le STIF.

Certaines des actions du PDUIF doivent obligatoirement être déclinées dans les PLM. Celles-ci, regroupées dans un volet dit « socle » portent sur une amélioration du contexte :

- De l'attractivité des réseaux de bus,
- Des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM),
- Des conditions de déplacements dits doux (marche et vélo),
- De la sécurité routière,
- Des politiques de stationnement en faveur d'une mobilité durable,
- Des politiques en matière de transport de marchandises.

### 2.2 QU'EST-CE QUE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATEGIQUE D'UN PLM

#### 2.2.1 Contexte réglementaire

Conformément aux articles L.122-4 à 5 et R.122-17 du code de l'environnement, les plans locaux de mobilité (PLM) prévus par l'article L. 1214 - 30 du code des transports sont susceptibles d'être soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas. Le contenu de l'étude environnementale est fixé à l'article R122-20 du Code de l'Environnement qui précise également que « l'évaluation environnementale est proportionnée à l'importance du plan, schéma, programme et autre document de planification, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. »

#### 2.2.2 Décision de l'autorité environnementale après l'étude du dossier au cas par cas

Après examen au cas par cas, la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) Île de France a rendu sa décision délibérée le 12 mai 2022 portant obligation de réaliser une évaluation environnementale du PLM d'Est Ensemble. Cet avis définit les raisons de cette décision et donc les sujets à aborder plus en détail dans cette évaluation environnementale. Ainsi les manques identifiés dans l'études au cas par cas sont :

- Préciser les raisons justifiant la non atteinte des objectifs fixés dans le PLD de 2015 ;
- Avoir plus de précisions sur la mise en œuvre et le suivi des actions du PLM ;
- Mettre en place des mesures permettant d'éviter ou réduire les incidences du PLM sur le milieu naturel.

#### Extrait de la décision de l'autorité environnementale

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

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

Ils consistent notamment à :

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

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

## 2.2.3 Contenu réglementaire de l'évaluation environnementale

### Extrait de l'article L. 122 – 20 du code de l'environnement

« II.-Le rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale, comprend un résumé non technique des informations prévues ci-dessous :

1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

2° Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés ;

3° Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;

5° L'exposé :

a) Des effets notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.

Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan, schéma, programme avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ;

b) De l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 ;

6° La présentation successive des mesures prises pour :

a) Eviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ;

b) Réduire l'impact des incidences mentionnées ci-dessus n'ayant pu être évitées ;

c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évitées ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.

7° La présentation des critères, indicateurs et modalités-y compris les échéances-retenus :

a) Pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ;

b) Pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;

8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9° Le cas échéant, l'avis émis par l'Etat membre de l'Union européenne consulté conformément aux dispositions de l'article L. 122-9 du présent code. »

PARTIE 1  
RESUME NON TECHNIQUE

---

Les plans de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDU-IF) a posé des objectifs pour l'évolution des mobilités en Ile-de-France à l'horizon 2030 et a défini les actions pour les atteindre. Un certain nombre de territoires a été déclaré comme pertinent pour élaborer un Plan Local de Mobilité (PLM) qui est une déclinaison locale des orientations du PDU-If.

Le PLM a pour objet de préciser localement, dans un objectif général de développement durable, les moyens et les actions envisageables à mettre en œuvre dans les cinq ans pour répondre aux orientations retenues dans le PDU-IF. C'est dans ce cadre qu'Est Ensemble a choisi d'engager la démarche de PLM.

Ce PLM est compatible avec le PDU-If et cohérent aux orientations du SCoT ainsi qu'aux actions du PCAET.

### Les déplacements d'Est Ensemble

Le territoire d'Est Ensemble est structuré par l'A3 et 3 radiales qui traversent tout le territoire, la D932, la D933 et la D902. Actuellement, le territoire connaît de grand changement concernant ses axes magistraux, le tronçon de l'A186 a été démantelé pour devenir un boulevard urbain avec une future ligne de tramway.

L'usage de la voiture est plus faible que la moyenne de l'Ile-de-France. Ainsi, les déplacements en transport en commun sont assez élevés sur le territoire (57% des actifs utilisent les TC). Une hausse des déplacements modes actifs a été constaté sur le territoire. Néanmoins l'entièreté du territoire n'est pas desservi par le réseau de bus, tramway et métro ( ex : Bondy, Montreuil et Romainville). Le maillage cyclable est jugé à 50% de qualité médiocre, et un manque de confort et de sécurité est observable sur Ile Grand Chemin . Les pôles d'échanges multimodaux sont également de qualité médiocre et insuffisants à l'échelle de territoire.

Ainsi, le territoire est caractérisé par un changement des modes déplacements vers les modes alternatifs à la voiture malgré une offre mal répartie sur le territoire et de qualité insuffisante pour attirer toute la population.

### Etat initial de l'environnement

Les principaux enjeux environnementaux sont :

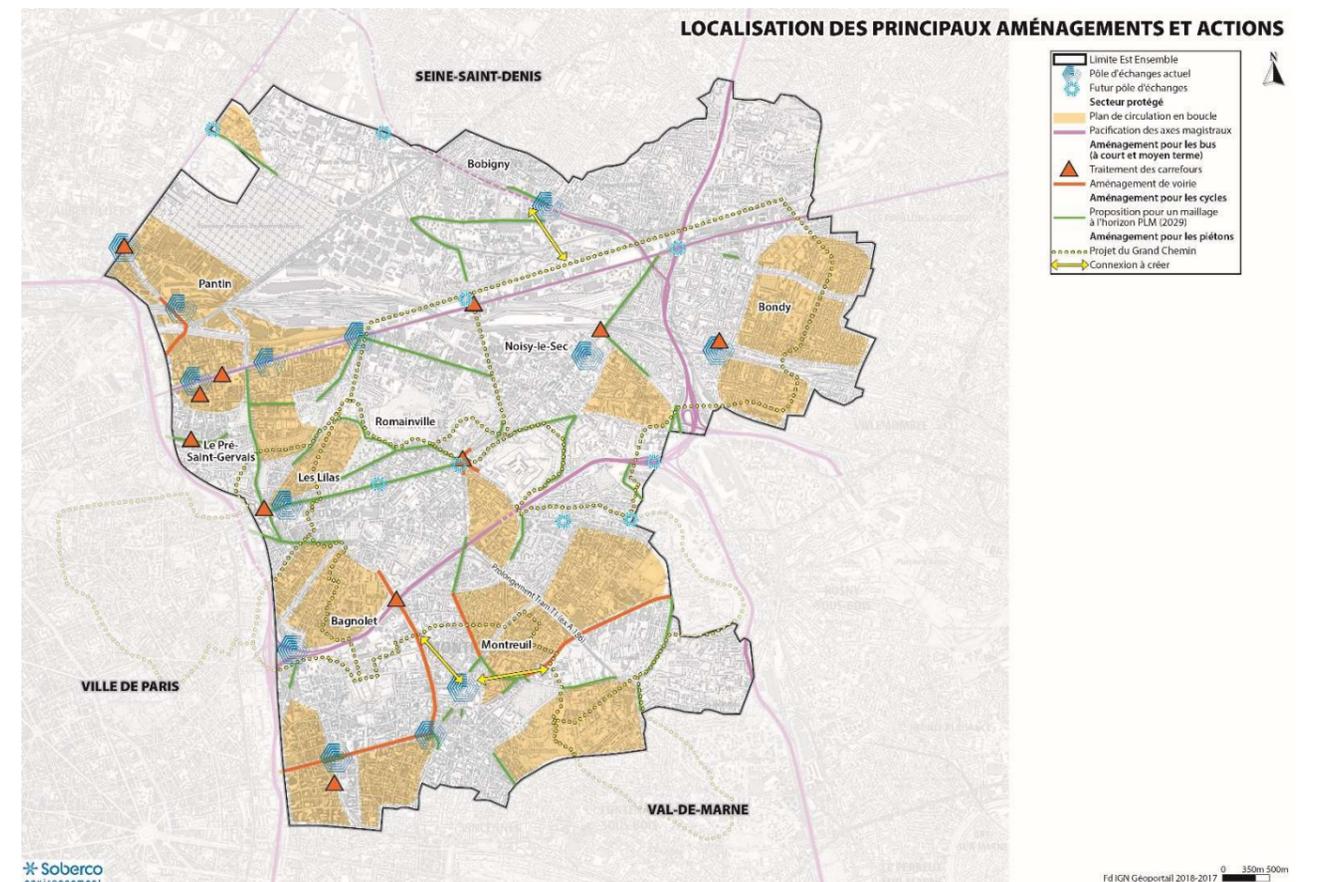
- La protection et la qualité de l'eau dû à la pollution des eaux de ruissellement et à l'imperméabilisation des sols ;
- Le milieu naturel et le patrimoine naturel riche dû à la présence de deux zones Natura 2000, le parc des Beaumonts et le parc départemental Jean Moulin les Guillauds, qui jouent un rôle essentiel dans la trame verte en tant que réservoir de biodiversité pour les espèces locales ;
- La consommation d'espace grandissante avec un foncier qui devient de plus en plus difficilement mobilisable ;
- Les nuisances acoustique et la mauvaise qualité de l'air dû aux grands axes routiers.

### Stratégie et plan d'action

Le PLM d'Est Ensemble vise à contribuer au changement des pratiques de déplacement en favorisant les modes doux et durables. Ce document vise également à améliorer les conditions de circulation permettant une amélioration de la qualité de vie des riverains. Il fixe des objectifs à plus ou moins long terme et est décomposé en 4 orientations :

- 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 les changements de pratique ;

Ces actions passent par la hiérarchisation du réseau viaire, la pacification de certaines zones, le renforcement de l'offre des modes actifs, la transformation et la gestion du parc de stationnements, et la communication et sensibilisation auprès du public.



Le PLM porte des actions visant à modifier les pratiques du territoire vers des modes alternatifs à la voiture et décarbonés. Elles traduisent les grandes stratégies du territoire mais restent difficilement quantifiables. Chaque action est néanmoins évaluée individuellement pour aboutir à une vision de la cohérence générale des actions au regard des stratégies du territoire.

Le PLM d'Est Ensemble aura un impact majeur sur la consommation d'énergie, les émissions de polluants et de Gaz à Effet de Serre (GES), l'ambiance acoustique et la qualité de l'air. Les actions visant à réduire la part modale de la voiture, et donc le trafic automobile par le développement et l'amélioration des moyens de transport, la hiérarchisation du réseau viaire et la pacification de certains secteurs permettront une réduction des énergies non renouvelables. Cela se traduira par une diminution des polluants de proximité et de GES et par conséquent une amélioration de la qualité de l'air et une lutte contre le réchauffement climatique. De plus, en réduisant le trafic automobile aux abords des grands axes autoroutiers, l'ambiance acoustique sera nettement améliorée. La promotion et le développement des véhicules électriques et GNV aura également des incidences positives sur l'ensemble des éléments.

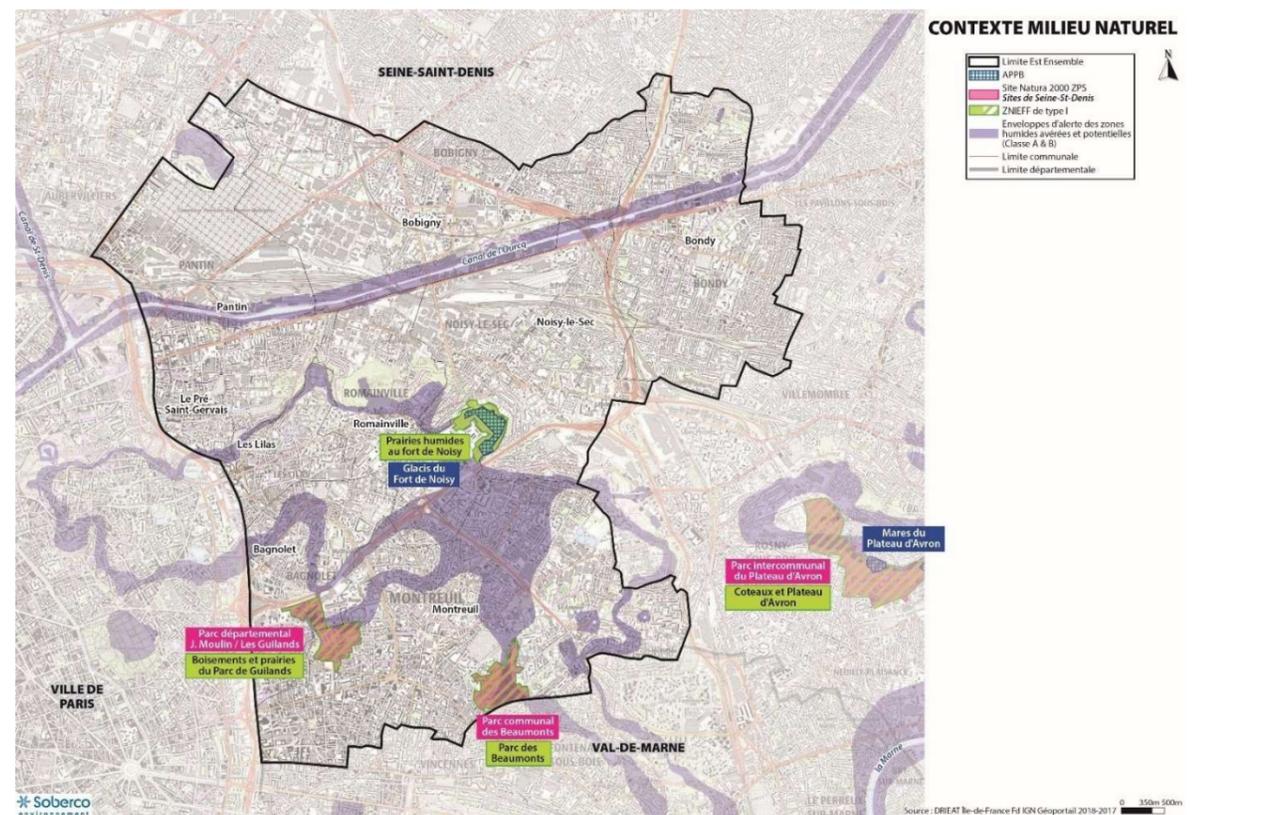
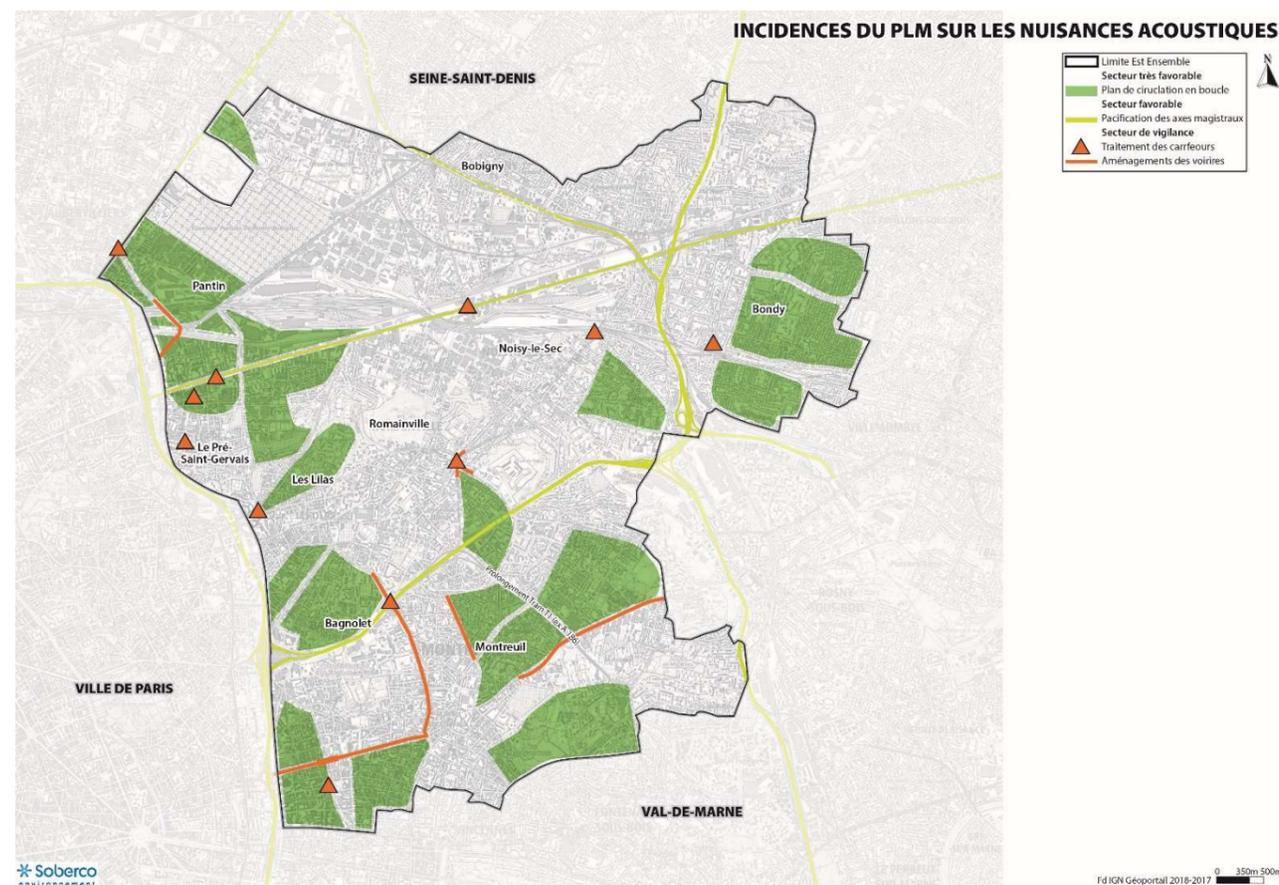
Par le réaménagement de voiries, le PLM pourrait entraîner une consommation d'espace entraînant une artificialisation et une imperméabilisation des sols induisant une altération locale du cycle de l'eau. Mais ce risque est très limité puisque le PLM préconise une redistribution du partage modal majoritairement sur des voiries déjà artificialisées et les interventions induites par le PLM restent très localisées. En outre, les actions favorisant les sentiers pédestres peuvent générer une augmentation de la fréquentation dans des zones sensibles notamment les enveloppes des sites Natura 2000 du territoire avec un risque de piétinement et de destruction des milieux naturels. Néanmoins, les aménagements prévus sont de faible ampleur et les sites NATURA 2000 intègre déjà la maîtrise de la fréquentation dans les documents d'objectifs. Les gestionnaires seront mobilisés pour apprécier la cohérence des aménagements proposés.

De manière générale, la modification des espaces publics sera l'opportunité de repenser les espaces urbains pour les rendre plus attractifs et conviviaux en y intégrant de la végétation.

Les actions mises en place par le PLM permettront d'engendrer de nombreux bénéfices sur la qualité de vie des riverains. En effet, en améliorant et densifiant l'offre de transport en commun, du maillage cyclable et des sentiers pédestres, les riverains pratiqueront une activité physique et régulière bénéfique pour leur santé. Grâce à la pratique des déplacements modes actifs les riverains connaîtront une amélioration de leur qualité de vie, avec une diminution du stress lié au transport quotidien mais aussi avec l'amélioration de l'ambiance acoustique et de la qualité de l'air. De plus, les actions ont pour objectif de renforcer la sécurité et le confort des riverains ainsi que l'accessibilité pour tous, notamment autour des zones sensibles comme les écoles. Le PLM engendrera également des bénéfices sociaux notables sur le territoire par l'amélioration de la cohabitation des différents modes sur la voirie et en améliorant l'accessibilité aux PMR.

Le PLM d'Est Ensemble envisage la pacification des axes magistraux et définit 21 secteurs où les trafics seront maîtrisés avec une qualité de l'air et des nuisances acoustiques améliorées. Cette pacification permettra également d'apporter plus de confort et de sécurité pour les résidents d'Est Ensemble et donc un meilleur cadre de vie.

En résumé, les transports en commun seront densifiés sur l'ensemble du territoire. Des pôles d'échanges seront aménagés afin de promouvoir l'utilisation des transports actifs. Le maillage cyclable sera renforcé, et amélioré grâce à l'uniformisation de la signalisation. Un réseau de voies vertes et favorables aux modes actifs, le Grand Chemin, sera aménagé pour faciliter les déplacements quotidiens. Le trafic automobile sera également diminué grâce à la hiérarchisation du réseau viaire et la création de zones de pacifications. De plus, le parc de stationnement automobile sera repensé afin d'installer des stationnements pour vélo ou des pistes cyclables. Ainsi toutes ces actions auront un net impact sur les émissions de GES, de polluants de proximité et la consommation d'énergie. La qualité de l'air et de l'environnement acoustique seront améliorées. Les impacts de la mise en œuvre des actions sur l'artificialisation et l'imperméabilisation du sol ou la fréquentation des sites naturels sensibles restent limités en seront encadrés en phase opérationnelles.



PARTIE 2  
PRESENTATION DU PLM D'EST  
ENSEMBLE

---

# 1 CARACTERISATION & PRATIQUES DE DEPLACEMENTS SUR EST ENSEMBLE

## 2.1 CONTEXTE ET PRATIQUES DE DEPLACEMENTS

A l'égard de l'évolution de la mobilité à l'échelle du territoire d'Est Ensemble. Un diagnostic a été réalisé et validé en Juillet 2022. Il a pour objectif de faire l'état des lieux de la mobilité sur le territoire. Ce diagnostic porte sur différentes thématiques tel que : les pratiques de déplacement, le réseau viaire, la place de la voiture individuelle, le stationnement, les transports collectifs, les modes actifs, l'accessibilité, les transports marchandises, les pôles d'échanges et la ZFE. Les principales conclusions sur les pratiques de déplacements sont synthétisées dans ce tableau ci-dessous :

PRATIQUES DE DEPLACEMENT		
Les déplacements pendulaires des actifs	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Équilibre entre les entrées et les sorties du territoire. Augmentation du nombre d'actifs qui entrent et sortent d'Est Ensemble</li> <li>▪ 72% des actifs habitant et travaillant à Est Ensemble occupent un emploi dans leur commune de résidence</li> <li>▪ Faible usage des VL (26%)</li> <li>▪ Incidence positive du PLD2015 : TC en hausse (57% des actifs utilisent les TC)</li> <li>▪ Marche à pied (7%). En baisse</li> </ul>
RESEAU VIAIRE		
Réseau viaire		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réseau routier bien hiérarchisé structuré autour de l'A3 et A86 + 3 radiales Est-Ouest : D932, D933, D902</li> </ul>
Conditions de circulation	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trafic : Niveaux très élevés sur axes structurants avec fortes saturations surtout en HPM. Trafic ralenti en HPS. Détérioration par rapport à 2015. Présence importante de PL sur les voiries secondaires</li> <li>▪ Accidentologie : hausse du nombre d'accidents léger. Baisse des blessés graves ou tués. Vélo est peu concerné mais vulnérabilité des piétons</li> <li>▪ Vitesse : Territoire très majoritairement à 30km/h. 82% des Zones de Modération de Vitesse préconisées ont été réalisées depuis le PLD 2015</li> <li>▪ Espace viaire : Des arbitrages nécessaires sur sa répartition selon les usages</li> <li>▪ De nombreux projets d'aménagement sur la période 2022-2030 propices au réaménagement de l'espace public et un meilleur partage de la voirie</li> </ul>
Exposition des riverains		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Forte exposition de la population au réseau viaire (bruit, qualité de l'air)</li> </ul>
PLACE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE		
Taux de motorisation		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Près de 50% de ménages non motorisés</li> <li>▪ Taux de motorisation en baisse</li> </ul>

STATIONNEMENT		
Stationnement privatif	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> <li></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diminution de la pression pour le stationnement résidentiel : 0,63véh/ménage : besoin de stationnement plus limité que dans d'autres territoires</li> <li>▪ Espaces de parkings en général sous utilisés alors que la voirie environnante est saturée</li> </ul>
Stationnement public	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stationnement illicite très marqué qui désorganise les déplacements en modes actifs et dégrade la vitesse commerciale des bus. 1/3 des points durs de circulation sont liés au stationnement gênant qui peuvent être améliorés par du contrôle répression</li> <li>▪ Lutte contre le stationnement illicite apparaissant indispensable</li> <li>▪ Fort levier d'action pour agir sur le partage de la voirie.</li> <li>▪ Accueil du stationnement vélo conditionné à la neutralisation de places de stationnement</li> <li>▪ Évolution nécessaire des normes de stationnement du PLUi pour limiter le nombre de places dans les nouvelles constructions</li> </ul>

TRANSPORTS COLLECTIFS		
Dépendance à l'offre de transport		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Très forte utilisation des TC</li> </ul>
Bus	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Conditions de rabattements aux pôles d'échanges améliorées</li> <li>▪ Renforts d'offres importants sur certaines lignes de bus en semaine comme le week end</li> <li>▪ Offre Noctilien en fort développement : réelle alternative aux VL en période nocturne</li> <li>▪ Arrivée des projets structurants de TC à l'horizon du PLM (M11, Extension T1, etc.)</li> <li>▪ Expérimentation réussie d'une voie de circulation réservée aux bus sur l'A3</li> <li>▪ Dysfonctionnements constatés : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Retard pris sur l'arrivée des grands projets de transports (Tzen 3, T1, M15, T11,...)</li> <li>- Points durs de circulation des bus qui diminuent la vitesse commerciale</li> <li>- Des secteurs restant à l'écart de la desserte bus, sur Bondy, Montreuil et Romainville</li> <li>- Manque de liaison nord/sud efficace et continue sur le secteur Faubourg</li> <li>- Manque de Noctilien nord/sud</li> </ul> </li> </ul>

MODES ACTIFS	
Contexte général	<ul style="list-style-type: none"> <li> Modes actifs de plus en plus sollicités pour le loisir et les déplacements connexes au travail</li> <li> Nombreuses ruptures, qui peuvent contraindre les déplacements sur le territoire, notamment pour les modes actifs (topographie, autoroutes, canal de l'Ourcq, vastes espaces d'activités industrielles et logistiques)</li> <li> Usage des modes actifs qui reste en retrait dans les déplacements des actifs</li> </ul>
Vélo	<ul style="list-style-type: none"> <li> Réseau cyclable qui s'appuie sur des voies locales, sans continuité à l'échelle du territoire et au-delà</li> <li> Réalisation de passerelle modes actifs pour franchir le canal de l'Ourcq</li> <li> Portion d'espace public dévolue aux vélos très faible (stationnement, aménagements cyclables)</li> <li> Linéaire d'aménagement très faible (0,29m/habitant. Investissements nécessaires pour engendrer une progression suffisante jusqu'à ce que le réseau soit assez développé et attractif pour engendrer un report modal plus spontané</li> <li> Aménagements cyclables de qualité hétérogène sur le territoire. 50% des aménagements cyclables existants à parfaire, 12% de mauvaise qualité</li> <li> Stationnement vélo insuffisant, notamment à proximité des pôles d'échanges</li> <li> Plusieurs projets comblent partiellement les carences actuelles du réseau : CD93 ayant adopté le 100% cyclable sur voies départementales, RER'V, Vélo Métropolitain, Boucle Olympique Cyclable et Plans Vélos des Villes</li> <li> <u>Services multiples à destination des cyclistes</u> : Vélib' Métropole, Véligo,...</li> <li> <u>Capacité de développement de l'usage du vélo</u> : fortement dépendante de l'amélioration des conditions de cohabitation modale et du niveau d'intégration des projets d'aménagements » pour, notamment, améliorer le réseau et faciliter la pratique cyclable</li> <li></li> </ul>
Marche	<ul style="list-style-type: none"> <li> Place de la marche sensiblement inférieure à la moyenne constatée en Ile-de-France (27% tous motifs confondus pour 40% en IDF)</li> <li> Manque de confort des déplacements à pied, trop de conflits d'usage, insécurité</li> </ul>
ACCESSIBILITE	
	<ul style="list-style-type: none"> <li> Accessibilité actuelle qui reste globalement délicate</li> <li> Niveau de connaissance de l'accessibilité de la voirie variable selon les communes d'Est Ensemble</li> </ul>

TRANSPORT DE MARCHANDISES	
Fret & logistique urbaine	<ul style="list-style-type: none"> <li> Infrastructures lourdes de fret fluvial et ferroviaire qui assurent une excellente accessibilité régionale et nationale à Est Ensemble et offrent les possibilités de développer des alternatives à l'acheminement routier des marchandises</li> <li> Développement encore limité du canal de l'Ourcq avec une seule filière présente le long de la voie d'eau (matériaux de construction)</li> <li> Quasi absence du fret ferroviaire dans le système logistique d'Est Ensemble</li> <li> Volonté de nombreux acteurs de travailler sur le sujet de la logistique urbaine</li> </ul>
Livraisons	<ul style="list-style-type: none"> <li> Livraisons effectuées majoritairement sur la voirie en double file mais développement en cours des aires de livraisons</li> <li> Aménagements pas forcément suivis par des mesures réglementaires et de contrôle notamment pour la gestion des livraisons</li> <li> Nombreuses communes sans réglementation sur les livraisons ou sans contrôle de la réglementation en place, stationnement illicite sur aires de livraisons</li> </ul>
POLES D'ECHANGES	
Les pôles d'échanges actuels	<ul style="list-style-type: none"> <li> Contexte particulier de chaque pôle mais faible qualité générale : adaptation nécessaire aux futurs nouveaux modes lourds et à l'afflux important de cyclistes en rabattement</li> <li> Besoin d'une offre intermodale permettant d'identifier les PEM comme Entrées/Sorties d'Est Ensemble. Nécessite d'améliorer les conditions d'accès aux gares et stations pour en faire de « réels pôles d'échanges multimodaux »</li> <li> Aménagements nécessaires aussi bien termes d'accueil, d'accès au pôle, et de stationnement (bus, taxis, cycles, piétons, PMR, etc.) avec l'ajustement de la place du stationnement VL à proximité. Le stationnement résidents près des pôles est donc un enjeu singulier</li> </ul>
Les futurs pôles d'échanges	<ul style="list-style-type: none"> <li> Nouveaux pôles en lien avec l'intégration prochaine de lignes fortes (M11, M15, T1, T11)</li> <li> Pression importante sur l'offre de stationnement à proximité</li> </ul>
ZFE	
Contexte par commune	<ul style="list-style-type: none"> <li> Les 9 communes d'Est Ensemble sont dans le périmètre de la ZFE. Touche particulièrement les habitants de secteurs mal desservis par les TC</li> <li> Au 1<sup>er</sup> janvier 2022 : <ul style="list-style-type: none"> <li> - Bagnolet, Pantin, Les Lilas, Montreuil, Romainville ont signé un arrêté ZFE m Crit'Air 4 5 et NC</li> <li> - Pré Saint Gervais et Noisy le Sec ont signé un arrêté ZFE m Crit'Air 5 et NC et ont signé une convention d'accompagnement pour Crit'Air 4</li> <li> - Bobigny et Bondy non engagées</li> </ul> </li> </ul>
Évolution du parc des conditions d'avitaillement	<ul style="list-style-type: none"> <li> Évolution du parc : 24 bornes recensées sur le territoire. Démarche de développement insuffisante pour répondre aux besoins en lien avec la ZFE. Seulement 30 stations GNV en Région Île de France en 2021</li> </ul>

## 2.2 EVALUATION DES ACTIONS DU PLD 2015 EST ENSEMBLE

Cette évaluation a été réalisée dans le cadre du diagnostic du territoire mené en 2022. Les travaux et investigations s'appuient sur un recueil bibliographique d'études menées sur le territoire par les différentes instances locales, sur des entretiens avec les acteurs du territoire et sur des relevés d'enquêtes de terrain.

Action	Avancement	Poursuite de l'action
<b>Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en oeuvre sa pacification</b>		
Réorganiser la hiérarchisation fonctionnelle du réseau	●	▶
Adapter la configuration des voies à leur niveau de hiérarchisation	●	▶
Réguler les carrefours	● ●	▶
Jalonner la circulation automobile	●	⊗
Pacifier les secteurs à enjeux automobiles	● ●	▶
Nouveau franchissement de l'Ourcq et réorganisation du Pont de Bondy	●	⊗
<b>Affirmer la pratique des modes actifs</b>		
Améliorer les cheminements piétons sur l'ensemble du territoire	●	▶
Développer la pratique cyclable grâce aux aménagements	●	▶
Réaliser un plan de jalonnement des modes actifs	●	▶
Développer un service de location de vélos électriques	●	▶
<b>Rendre les transports en commun plus attractifs</b>		
Profiter de la restructuration du réseau pour améliorer l'offre de bus	●	▶
Améliorer la circulation des bus	●	▶
Améliorer l'accès aux pôles d'échange	●	▶
Lancer des expérimentations de transports en commun alternatifs	●	▶
Veiller à la mise en accessibilité des arrêts	●	▶
Développer un service d'autopartage sur Est Ensemble	●	▶

● ●	En cours d'achèvement	▶	A poursuivre
●	En cours de réalisation	▶	A réadapter
●	Non réalisée	⊗	A ne pas renouveler

Action	Avancement	Poursuite de l'action
<b>Gérer le stationnement sur Est Ensemble</b>		
Faire évoluer l'organisation et les réglementations du stationnement sur Est Ensemble	●	▶
Mieux contrôler le stationnement	●	▶
Favoriser une mutualisation du stationnement privé dans les futurs opérations immobilières	●	▶
Agir sur les normes des PLU en matière de stationnement	●	▶
Offrir un meilleur équilibre en voirie entre les voitures, les vélos et les deux roues motorisés	●	▶
<b>Améliorer le transport et la livraison des marchandises</b>		
Mettre en place un schéma d'itinéraires poids lourds	●	▶
Réglementer les aires de livraison sur le territoire	●	▶
Accompagner le développement de la logistique fluviale urbaine sur le canal de l'Ourcq par la création de Centre de Distribution Urbaine	●	▶

### 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 ambitions 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 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

## 3 LE PLM

### 3.1 LE CONTEXTE ET LE PROCESSUS D'ELABORATION

Le PDU-IF propose un ensemble d'actions dont l'application n'est pas toujours possible à l'échelle locale. Le niveau d'implication de chaque territoire sur l'ensemble des défis stratégiques proposés par le PDU-IF n'est pas identique et nécessite une lecture prenant en compte les spécificités de chacun d'eux.

Les Plans Locaux de Mobilité (PLM) permettent ainsi une adaptation au contexte du territoire concerné. C'est dans ce cadre qu'Est Ensemble a choisi d'engager en 2021 la démarche de révision du PLD de 2015 en PLM.

Bien que en déclinant des orientations du PDU-IF auquel il fait référence, le plan d'actions opérationnelles du PLM d'Est Ensemble s'appuie sur le contexte local. Il a été élaboré à partir des enjeux spécifiques révélés par le diagnostic des déplacements du territoire réalisé en 2022. Il hiérarchise ses références au PDU-IF selon l'adéquation du territoire aux défis qu'il défend et aux actions qu'il propose.

Le diagnostic validé en juillet 2022 a révélé les spécificités suivantes :

- L'enjeu de circulation en termes de **sécurité des usagers**, de **fluidification des flux**, de **maitrise des flux PL** et de **cohabitation modale**,
- L'enjeu **d'amélioration des services apportés par les transports collectifs et des pôles d'échanges** dont l'usage est majoritaire sur le territoire et dont le fonctionnement conditionne le quotidien des usagers,
- L'enjeu du **partage de la voirie** et de la **place à accorder au stationnement** en tant que condition préalable à la bonne mise en œuvre des actions et paramètre facilitateur du report modal,
- L'enjeu de la **pacification** et de **l'amélioration des conditions de circulation** permettant une **évolution significative des modes actifs** (vélo et marche à pied),
- L'enjeu du **rapport à la voiture** et de l'intégration des nouvelles mobilités (véhicules partagés, covoiturage, etc.)

### 3.2 L'AMBITION DU PLM D'EST ENSEMBLE

Le PLM Est Ensemble s'inspire majoritairement des grandes orientations du PDU-IF2014 (Cf. §2.3 & 2.4) et se base sur l'évaluation du PLD 2015.

La collectivité exploite les leviers portés par IDFM et le CD 93 et les renforce par des mesures plus locales sans procéder à des aménagements d'envergure.

L'évaluation du PLD 2015 révèle une mise en œuvre encore non aboutie et certains enjeux n'ont pas encore été traités notamment la circulation des PL et le partage de la voirie, condition essentielle à une évolution significative des comportements et des parts modales.

Le PLM s'inscrit dans une logique de continuité des actions engagées en 2015 dans le PLD avec pour première ambition de mener à bien les actions amorcées et de résorber les difficultés constatées au cours de sa mise en œuvre. Il permettra en outre au territoire d'intégrer et de s'adapter aux projets supra (déclassification de l'A3 dans sa partie finale entre l'A86 et la Porte de Bagnolet, arrivée du TZen 3, restructurations liées à l'arrivée des extensions du T1 et du M11, mise en place de la Zone à Faible Emission ZFE). Est Ensemble souhaite ainsi s'adapter aux nouveaux enjeux de mobilités, le PLM apparaissant à ce titre nettement plus ambitieux que le PLD de 2015.

Cette ambition est portée avant tout par **le projet politique de justice climatique et sociale**. Il vise des déplacements décarbonés et accessibles pour tous sur l'ensemble du territoire.

La vision stratégique est ainsi définie sur un temps long, avec un territoire dont les modalités de fonctionnement s'apparentent progressivement à celles de Paris intra-muros. Le changement de comportement des usagers locaux est déjà engagé et le territoire est en mouvement. Les actions du PLM constituent un accompagnement stratégique permettant d'amplifier le mouvement avec un travail mené principalement à proximité des pôles d'échanges. La réappropriation et réorganisation de l'espace public est un des leviers d'action sans pour autant être à l'origine de consommation d'espace.

Le PLM apparait comme outil d'accompagnement dont l'efficacité s'appuie sur l'implication nécessaire de tous les partenaires dans leur domaine de compétences :

- Préconisé par le PDU-IF, le levier sur les réglementations de circulation et de stationnement est clairement intégré au PLM. Les orientations prévues pour le stationnement **s'appuient exclusivement sur l'optimisation du parc de stationnement existant**. Elles permettent de s'affranchir de toute opération d'aménagement (de type création de parc de stationnement). L'organisation et l'intensification du contrôle du stationnement apparaissent comme des conditions nécessaires à la réussite des mesures proposées. Une **politique de stationnement** définie à l'échelle communautaire pourrait être une des clés de voute de la stratégie opérationnelle à mettre en place.
- Du fait de sa rareté, la **réappropriation de l'espace public à d'autres usages que la voiture (circulation et stationnement) sera l'enjeu de fond qui conditionne la réussite du plan d'actions**. Sans intervention directe sur cette thématique, la mise en œuvre opérationnelle des actions pourrait s'avérer incomplète et son incidence sur les parts modales restera limitée. Cette réappropriation de l'espace public apparait à la fois comme **effet de levier pour faire évoluer la part modale mais également comme une condition à l'efficacité des actions engagées**. C'est pourquoi, la réaffectation des surfaces viaires doit être ambitieuse.

Le PLM porte des objectifs de justice climatique et sociale qui forment le cœur du projet stratégique d'Est Ensemble. Il n'y parviendra qu'en généralisant les solutions alternatives à l'automobile.

### 3.3 STRATEGIE DU PLM

Pour apporter une vision stratégique adaptée au territoire, le plan d'actions du PLM d'Est Ensemble s'articule autour de quatre principales orientations :

- 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 modales ;

*La stratégie appliquée est globalement cohérente avec les enjeux du territoire. Il n'y a pas d'intervention lourde sur les espaces du territoire présentant les sensibilités environnementales le plus fortes mais des actions sur les secteurs à fortes nuisances.*

*L'analyse détaillée des actions met en évidence de très faibles interventions physiques qui sont essentiellement porteuses de modifications minimales se traduisant sur le terrain par des mutations d'usages de surfaces déjà imperméabilisées, notamment l'exploitation des zones qui seront libérées grâce aux mesures portant sur le stationnement.*

*La mise en œuvre des actions conduira majoritairement à des incidences environnementales minimales, portant essentiellement sur les nuisances temporaires en phase travaux et sur l'introduction de nouveaux éléments de mobiliers urbains ou de matériaux de voiries sur des surfaces déjà imperméabilisées. Leur emploi se traduit inévitablement par des consommations énergétiques et émissions de GES pour les produire (énergie grise).*

*Les actions nécessitant de nouvelles emprises (par exemple, la recherche d'un site pour un nouveau dépôt bus) sont peu nombreuses et représentent un poids environnemental minimal à l'échelle du Territoire et contribueront à améliorer les déplacements alternatifs à la voiture et décarbonés.*

*Les enjeux de fond du territoire relatifs à l'amélioration de la qualité de l'air et au contexte acoustique global dégradé sont en revanche bien traités au travers des actions du PLM et de leurs conséquences sur l'évolution des parts modales.*

*Il reste que, sur les secteurs singuliers où les enjeux environnementaux en termes de qualité de l'air et d'ambiance acoustique sont les plus significatifs comme les abords des autoroutes, la capacité d'intervention du PLM reste forcément modérée, ce dernier ne disposant que de peu de leviers d'action pour changer significativement le contexte.*

### 3.4 STRUCTURE DU PLAN D' ACTIONS OPERATIONNEL

Le plan d'action s'organise autour de 4 orientations générales déclinées selon 34 mesures opérationnelles

Actions	Mesures									
		Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & Livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilité	ZFE
<b>Orientation n°1 Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville</b>										
Définir l'organisation et l'évolution de la voirie pour un meilleur rééquilibrage des modes										
Action 1.1	Hiérarchiser le réseau viaire à l'échelle d'Est Ensemble									
Action 1.2	Faire évoluer les autoroutes sur Est Ensemble									
Agir sur la pacification de la voirie										
Action 1.3	Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds									
Action 1.4	Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30									
Action 1.5	Aller vers un développement de la " Rue aux écoles" (Sécuriser l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires)									
Offrir plus de place aux modes alternatifs à la voiture										
Action 1.6	Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus									
Action 1.7	Poursuivre le développement du maillage cyclable									
Action 1.8	Faire d'Est Ensemble un territoire marchable et faire du projet du Grand Chemin un exemple de stratégie territoriale piétonne									
Action 1.9	Œuvrer pour la mise en accessibilité									
Action 1.10	Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages									
<b>Orientation n°2 Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme</b>										
Développer l'offre alternative à la voiture individuelle										
Action 2.1	Développer l'offre bus (en fonction des besoins et des opportunités identifiées par l'étude bus menée par Est Ensemble)									
Action 2.2	Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux									
Action 2.3	Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux									
Action 2.4	Développer l'offre de services pour les vélos et la micromobilité									
Développer les services et équipements favorables à l'écomobilité										
Action 2.5	Développer les services pour la mise en place de livraisons propres et favoriser les expérimentations									
Action 2.6	Dimensionner et déterminer le type d'offre de bornes de recharge électrique et stations (bio)GNV									
Action 2.7	Développer l'offre d'autopartage									

Actions	Mesures									
		Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & Livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilité	ZFE
<b>Orientation n°3 Construire un cadre référentiel et réglementaire pour agir sur les mobilités</b>										
S'appuyer sur les documents cadres /référentiels										
Action 3.1	Esquisser un schéma de voirie et un référentiel d'aménagements cyclables									
Action 3.2	Appliquer le futur schéma directeur d'Est Ensemble de la logistique									
Agir sur les politiques de stationnement										
Action 3.3	Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle									
Action 3.4	Réaliser un diagnostic de l'offre de stationnement en ouvrage									
Action 3.5	Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle									
Action 3.6	Conduire une étude spécifique sur l'opportunité d'une fourrière intercommunale									
Traduire les actions réglementaires dans le PLUi										
Action 3.7	Déterminer les normes de stationnement dans les nouvelles constructions									
Action 3.8	Préserver / développer les sites à vocation logistique									
Action 3.9	Définir un cadre réglementaire pour favoriser les perméabilités piétonnes									
<b>Orientation n°4 Accompagner le changement des pratiques</b>										
Communiquer et sensibiliser										
Action 4.1	Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle									
Accompagner et inciter aux changements										
Action 4.2	Inciter les entreprises à s'inscrire dans une démarche de PDMe									
Action 4.3	Développer le Conseil en Mobilité									
Action 4.4	Renforcer le maillage des ateliers d'apprentissage et d'accompagnement à la pratique du vélo									
Action 4.5	Être pro actif avec la population et les entreprises locales pour les accompagner avec la mise en oeuvre progressive de la ZFE et favoriser la démotorisation									
Suivre et coordonner le PLM										
Action 4.6	Suivre la mise en place des actions du PLM									
Action 4.7	Suivre et évaluer les incidences environnementales des actions du PLM									
Action 4.8	Coordonner la mise en œuvre des actions et le rôle des différents acteurs de la mobilité sur le territoire									

### 3.5 DETAIL DU PLAN D'ACTION

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

Pour répondre aux enjeux de transition écologique et engager la transition vers des mobilités plus vertueuses, le PLM souhaite réduire l'usage de la voiture individuelle en repensant notamment l'organisation de l'espace public et ses fonctions. Pour cela trois types d'actions sont portées par le PLM : la réorganisation de la voirie et des circulations pour un rééquilibrage des modes, la pacification de la voirie et l'augmentation de la place dédiée aux modes alternatifs à la voiture individuelle.

##### Actions 1.1 – Hiérarchiser le réseau viaire à l'échelle d'Est Ensemble

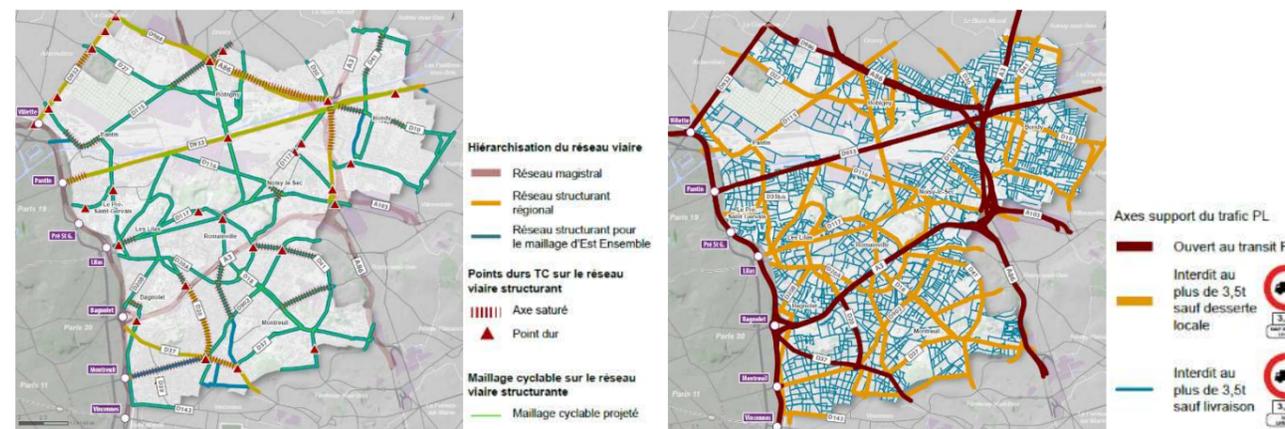
**Objectifs :** L'objectif est d'organiser la circulation automobile et d'adapter les aménagements de voirie afin d'inciter les usagers à emprunter la voirie la plus appropriée grâce à une hiérarchisation cohérente qui permet une bonne lisibilité du réseau et protège les centres villes et les quartiers d'habitat.

##### Actions opérationnelles

- Mise à jour / Évolution du niveau hiérarchique des axes selon leur fonction souhaitée et mise en place d'itinéraires PL pour éviter le trafic de transit (sauf desserte locale sur les axes structurants et sauf livraisons pour l'ensemble des autres axes) ;
- L'absence de liaison Nord/Sud structurante régionale permet d'éviter le transit et favorise l'utilisation des axes magistraux ;
- Les axes structurants d'Est Ensemble permettent de se connecter aux axes régionaux et magistraux tout en permettant de relier les quartiers et communes entre-elles. Les mesures prises veilleront à répondre aux objectifs du PDUIF sur le réseau magistral et structurant aux échelles régionale et d'Est Ensemble selon leur hiérarchisation (cf. tableau ci-contre). L'identification des différents réseaux viaires passera par plusieurs étapes telles que :
  - Identification des axes supports du trafic PL de transit : les voies accueillant les itinéraires PL sont celles inscrites en réseau magistral et structurant régional. Mise en place de jalonnement au niveau des différentes sorties des axes magistraux et structurants pour indiquer l'interdiction de transit.
  - Pour les autres axes, outre l'interdiction de transit, des aménagements permettant un rééquilibrage modal sont prévus dans un souci de pacification de la voirie :
    - Déploiement de la Rue des Écoles ;
    - Contraintes sur la circulation de transit ;
    - Pacification réelle des secteurs en zone 30 ;
- Identification et traitement des secteurs potentiellement délicats tel que les secteurs de TC saturés. Ces secteurs seront traités en priorité afin de garantir la bonne performance des lignes. C'est ainsi une condition impérative pour les évolutions de bus portées dans le cadre du PLM
- Prise en compte des besoins d'aménagements cycles sur les axes structurants d'Est Ensemble qui le nécessitent.

##### Incidences prévisibles de l'action :

Cette action agit directement sur l'affectation des trafics et conditions de circulation (vitesses, congestion,...) et permet une atténuation des nuisances pour les rendre cohérentes avec la sensibilité du tissu urbain. Même si certains axes connaîtront un trafic plus dense, les évolutions des nuisances resteront limitées compte tenu des trafics actuels. A l'inverse, des améliorations nettes sont attendues sur certains axes qui seront délestés des trafics de transit.



Hiérarchisation du réseau viaire à l'issue du PLM et points durs TC sur le réseau viaire structurant

Axes supports du trafic PL

Niveau hiérarchique	Objectifs	Vitesses
Réseau magistral	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Place plus importante aux TC et covoiturage</li> <li>• Accueil de lignes de TC express</li> </ul>	Vitesses régulées
Réseau structurant régional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafic PL limité au transit local</li> <li>• Accueil de lignes TC Mibilien</li> <li>• Liaisons cyclables en site propre</li> </ul>	50km/h ou 30km/h
Réseau structurant pour le maillage d'Est Ensemble	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fluidité des TC</li> <li>• Circulation de VL</li> <li>• Circulation PL limitée à la desserte locale</li> <li>• Liaisons cyclables majoritairement en site propre</li> </ul>	30km/h
Réseau structurant Mobilien & lignes fortes TC	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fluidité des TC</li> <li>• Circulation PL interdite sauf livraisons</li> <li>• Liaisons pour piétons et vélos de qualité</li> </ul>	30km/h
Reste de la voirie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circulation des VL</li> <li>• Circulation PL interdite sauf livraisons</li> <li>• Vitesse et ambiance faites pour la circulation des modes actifs</li> <li>• Transit empêché</li> </ul>	30km/h

L'action ne comporte pas directement d'aménagements de voiries, mais seulement des jalonnements à faible incidence environnementale et sans consommation d'espace. Les aménagements relatifs à la pacification et leurs conséquences environnementales sont détaillés dans d'autres actions.

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

**Objectif :** Limiter les nuisances sonores, les émissions de polluants et éviter les risques de saturation à proximité du périphérique en cas de réduction de la vitesse autorisée. Est Ensemble défend un scénario ambitieux de transformation de la Porte de Bagnolet et du Pont de Bondy.

#### Actions opérationnelles :

- Agir à échéance du PLM sur les nuisances liées aux autoroutes :
  - Action sur les vitesses de circulation autorisées :  
Orientation vers une requalification de l'A3 entre l'A86 et le périphérique en lien avec les évolutions programmées sur le périphérique parisien et l'arrivée du Métro du Grand Paris.  
Pacification des autoroutes A3 et l'A86 par la mise en place d'une régulation des vitesses autorisées en fonction des conditions de circulation.
  - Action sur la capacité d'accueil du trafic : Réservation d'une voie de circulation pour les lignes Express de bus et pour le covoiturage ou utilisation de la bande d'arrêt d'urgence. Orientation vers une gestion dynamique lors des saturations du trafic
  - Action sur les accès à l'autoroute : mise en place sur les bretelles d'accès aux échangeurs autoroutiers de carrefours à feux pour empêcher l'arrivée de nouveaux véhicules.
- Agir au-delà du PLM pour aller vers l'apaisement des autoroutes :  
Rédaction d'un plaidoyer pour interpeller et engager le dialogue avec les partenaires à une échelle plus large que le territoire d'Est Ensemble où un rôle central devra être porté par la Métropole du Grand Paris. Cela permettra de garantir la cohérence du portage technique et politique des territoires sur une pacification souhaitée des autoroutes en corrélation avec les ambitions de la région Ile-de-France.

#### Incidences prévisibles de l'action :

Cette action vise directement à limiter les nuisances aux abords de l'A3 et l'A86. Le PLM affirme cette ambition pour qu'elle soit traduite par les acteurs de la mobilité à l'échelle francilienne.

Les rares aménagements concernent la mise en place du mobilier urbain nécessaire aux conditions d'accueil maîtrisées (panneaux, feux tricolores, etc.).

Les éléments propres à fluidifier le trafic sur autoroute amélioreront le contexte acoustique et la qualité de l'air locale le long de ces axes routiers. Il n'y a donc pas d'impacts négatifs induits par l'évolution des usages sur l'autoroute

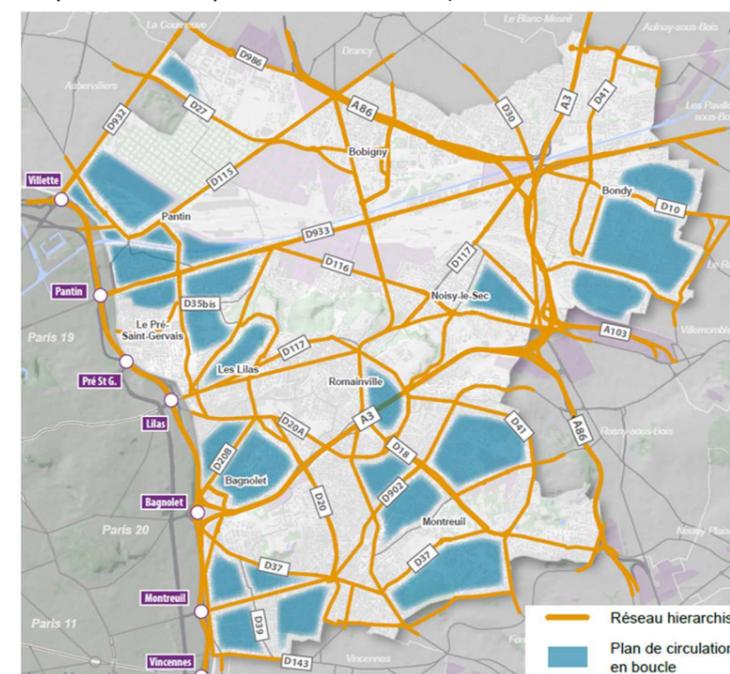
### Action 1.3 - Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers

**Objectif :** Offrir à l'échelle du quartier des conditions de circulation et une cohabitation modale pour améliorer leur qualité de vie du fait d'une ambiance apaisée et d'une circulation de transit fixée sur les axes adaptés.

Le nouveau plan de circulation facilitera la mise en œuvre d'autres mesures du PLM tel que la circulation de transit, la pacification des secteurs en zone 30, le développement du maillage cyclable, le déploiement de la Rue aux Ecoles, etc.

#### Actions opérationnelles :

- Arrêter les secteurs souhaités et propices pour la mise en place de contraintes à la circulation de transit et fixer les PL sur les axes en capacité de les accueillir en fonction de leur type de trajet (transit, intercommunal, communal) ;
- Mise en place d'un plan de circulation au sein de chaque secteur identifié sous forme de **boucles étanches** ;
- Mise en place des mesures de contrainte de la circulation de transit dans les secteurs identifiés ;
  - Mesures potentielles : création de poches étanches (sens uniques), interdiction de toutes circulations sur de courts tronçons, aménagement de la voirie ou mobilier urbain permettant l'arrêt de la continuité d'un itinéraire.
  - Vigilance associée : maintien des autres usages potentiels (circulation des bus et PL en livraison et ramassage des déchets, etc.)
  - Mesures définies par les communes en concertation avec les communes limitrophes, le Département et IDFM (pas d'effet pervers sur la performance des bus).



Hiérarchisation du réseau viaire

#### Incidences prévisibles de l'action :

En synergie avec l'action 1.1, cette action agit directement sur l'affectation des trafics Poids lourds et permet une réduction des nuisances dans le tissu urbain.

La mise en œuvre opérationnelle ne nécessite que des aménagements de faibles envergure (mobilier urbain, panneaux, etc.). Ils constitueront en outre des opportunités locales d'amélioration de plusieurs paramètres environnementaux (végétalisation, etc.)

Si l'usage de certains axes se voient renforcé, les évolutions des nuisances resteront limitées compte tenu des trafics actuels. A l'inverse, des améliorations nettes sont attendues sur certains axes qui seront délestés des trafics de transit.

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

Objectif : Rendre effectif la circulation à 30 km/h par la réalisation d'espaces publics pacifiés

Actions opérationnelles :

- Matérialisation des entrées et sorties de zones 30 par des « effets portes » pour garantir le respect du 30km/h. Le marquage visuel de l'entrée en zone 30 sera matérialisé au début des rues de desserte locale accessibles depuis un axe de niveau supérieur. Cela permettra de distinguer les rues de desserte locale des axes structurants
- Réalisation d'aménagements de pacification contraignant physiquement les vitesses. Ces aménagements seront adaptés aux configurations locales, aux contraintes techniques et financières et aux opportunités de travaux. Ces opportunités de travaux sont : la réduction de largeur de voie, la surélévation de chaussée (ralentisseurs, coussins berlinois, plateaux piétons trottoirs traversants) et la mise en place de chicane.
- Adaptation des régimes de priorité en généralisant la priorité à droite à l'échelle d'un quartier
- Retravailler les plans de circulation dans les quartiers afin d'empêcher le trafic de transit sur les voies résidentielles en restant vigilant sur les conditions d'accessibilité et la pratique du vélo

*Incidences prévisibles de l'action :*

*Les actions proposées consistent à maxima à aménager très localement la voirie. Les surfaces imperméabilisées le restent mais il n'y a pas d'artificialisation supplémentaire. Les marquages et aménagements supplémentaires conduiront, en phase travaux, à des incidences environnementales (bruit, confort des usagers, énergie grise des matériaux de voirie et mobilier, etc.) Toutefois, outre le calme recherché, la baisse des vitesses améliorera globalement plusieurs paramètres environnementaux (acoustique, qualité de l'air, etc.)*

*Cette action agit localement sur les sources d'émissions sonores en limitant la vitesse de circulation et indirectement sur les charges de trafic (en dissuadant les itinéraires). Elle est également l'occasion de repenser et réaménager l'espace public avec l'opportunité de désimperméabiliser et renforcer la place du végétal pour lutter contre les îlots de chaleur urbain.*

### Action 1.5 - Aller vers un développement de la Rue aux écoles

Objectif : Assurer une sécurisation des entrées / sorties des établissements scolaires et favoriser l'usage des modes actifs pour se rendre à l'école.

Actions opérationnelles :

- Généralisation de la pacification aux abords des établissements scolaires
  - Pacification réglementaire des abords pour les E/S sur les axes structurants (limitation à 30 km/h en cohérence avec les engagements du PDUIF) ;
  - Pacification automatiquement réalisée pour les E/S situées au cœur de secteurs apaisés se traduira par les mesures suivantes :
    - Limitation de la vitesse à 30 km/h et réalisation d'aménagements au sol pour y parvenir
    - Agrandissement des parvis (déplacement de passages piétons, réaffectation des surfaces au sol, mutation du stationnement voire voie de circulation en espace confortable et sécurisé favorable au piéton, amélioration de la visibilité, etc.) ;
    - Réalisation de plateaux piétons ;
    - Réduction de la largeur des voies de circulation aux abords des écoles ;
- Orientation dès que possible vers le concept de « rue des écoles » pour les établissements dont l'entrée est située sur une voie de desserte locale
  - Reconquête et apaisement de l'espace public grâce à plusieurs niveaux d'intervention selon configuration et contraintes propres à chaque école
  - Engagement vers une fermeture temporaire de la rue à la circulation et favorisation des mobilités douces

*Incidences prévisibles de l'action :*

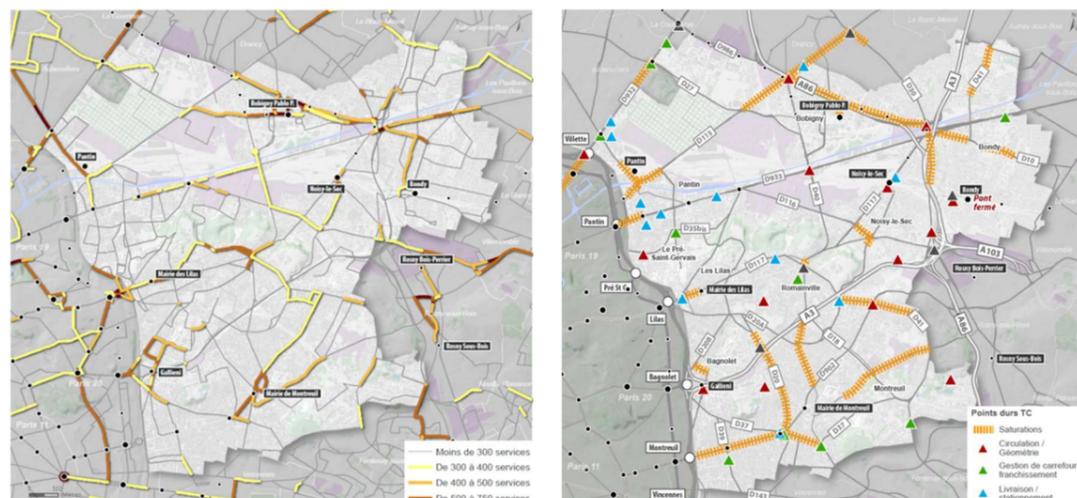
Même éléments d'analyse que pour l'action 1.4

### Action 1.6 - Aménager la voirie pour améliorer la vitesse commerciale des lignes fortes du réseau bus

**Objectif :** Garantir une vitesse commerciale constante sur les lignes fortes de TC du territoire quel que soit la période de la journée. L'amélioration de la performance des lignes de bus est un préalable au développement / renforcement de l'offre de bus sur Est Ensemble.

**Actions opérationnelles :**

- Identification des tronçons les plus fréquentés par les bus : Le travail d'analyse d'IDFM est en cours.
- Détermination des axes et carrefours devant bénéficier d'aménagements favorisant la performance des bus :
  - Définition des aménagements à réaliser en fonction de la hiérarchisation du réseau viaire (couloir réservé bus, aménagements de couloirs bus en approche des carrefours, priorisation des bus aux carrefours à feux ;
- Résorption des différents points durs de circulation des TC avec des priorisations de traitement déjà définies (court terme, horizon M11 et horizon PLM)



Tronçons les plus fréquentés par les bus

Points durs TC

**Incidences prévisibles de l'action :**

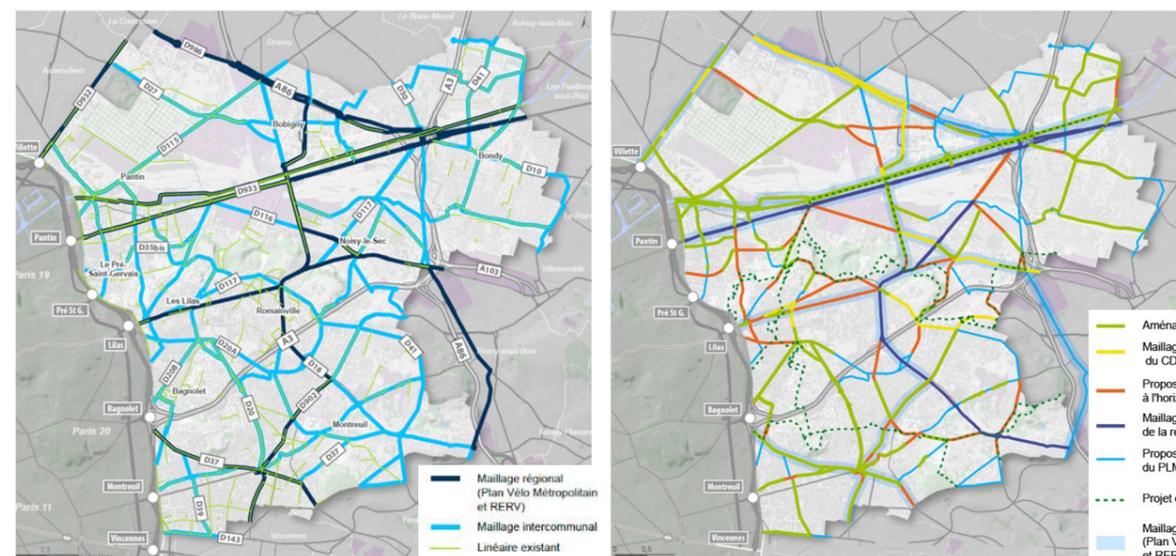
Cette action porte des enjeux d'aménagement des infrastructures localisés sur les secteurs de congestion qui peuvent se traduire par de la consommation d'espaces et d'imperméabilisation par élargissement des plates-formes. La mise en œuvre reste toutefois essentiellement basée sur la mutation d'usage des surfaces existantes sans emprises supplémentaires. Les secteurs de sensibilités écologiques de ce territoire très urbanisé sont bien identifiés et non exposés à ces effets. Les incidences resteront donc localisées et sans grands enjeux environnementaux autres que la réduction des nuisances.

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

**Objectif :** Obtenir un maillage cyclable hiérarchisé et continu sur Est Ensemble (actuellement 154 km de voies aménagées pour les cycles dont 62 km disposent déjà d'un aménagement cyclable).

**Actions opérationnelles :**

- Définition de 3 niveaux de réseau vélo : un réseau magistral pour relier les différents secteurs d'IDF (RER V et Plan Vélo Métropolitain), un réseau structurant intercommunal pour relier les communes et accéder aux équipements stratégiques, un maillage local en desserte fine des communes et des quartiers.
  - Court terme : axes définis dans le triennal 2022 / 2024 du CD 93
  - À terme du PLM : assurer des connexions en rabattement en cycle en direction du des métros 5 et 11 notamment.
  - Dans le cadre du prolongement du T1 et de la réalisation du Tzen 3 : aménagements cyclables réalisés au fur et à mesure des travaux.
  - Au-delà du PLM : poursuite des aménagements
- Définition d'une identité visuelle pour le maillage structurant régional
  - Maillage structurant régional correspondant au RER-V : reprise de la charte graphique RER-V de la Région.
  - Reste du maillage structurant régional correspondant aux axes du Plan Vélo Métropolitain : reprise des grands principes émis pour le RER-V en l'adaptant aux couleurs locales
- Accompagnement du développement et de la structuration du réseau viaire par du jalonnement vélo et de la signalisation dont une signalétique spécifique pour le projet de Grand Chemin



Hiérarchisation du réseau cyclable

Priorisation des itinéraires cyclables du PLM

**Incidences prévisibles de l'action :**

Cette action agit sur les parts modales et participe à la réduction des nuisances routières par une mise en synergie des aménagements envisagés par différentes maîtrises d'ouvrage. Elle ne porte pas directement sur des aménagements et n'entraîne donc pas de modification des natures des surfaces néanmoins des incidences sur le partage de la voirie et sa restructuration sont possibles. En effet, l'action du PLM est une mise en cohérence des itinéraires reposant principalement sur du jalonnement. Une vigilance sera toutefois apportée sur la signalisation verticale source d'impact environnementaux (consommation de matériaux, énergie grise, pollution visuelle, etc.)

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

**Objectif :** Réaliser des cheminements piétons qualitatifs qui incitent à la marche et qui améliorent le confort des usagers au regard des contraintes générées par le changement climatique & favoriser une pratique récréative de la marche sur le Grand Chemin.

#### Actions opérationnelles :

- Réaliser un plan marche sur Est Ensemble avec plusieurs actions liées à cela :
  - Amélioration de la signalétique piétonne avec temps de parcours, plan piéton dépliant, plan de quartiers, etc ;
  - Pacification des voies, aménagement d'espace de repos, entretien des trottoirs, renforcement de la perméabilité piétonne et franchissement adapté pour résorber les coupures, etc ;
- Mise en place d'aménagement favorisant la réduction de génération d'îlot de chaleur urbain : désimperméabilisation des sols, végétalisation des espaces publics,
- Mettre en place les aménagements de principe du plan marche sur le projet de Grand Chemin. Les objectifs de la promenade des hauteurs sont les suivants :
  - Constituer une boucle verte (et 2 transversales) de 42 km reliant les différents parcs en rebord de plateau et support de mobilités actives ;
  - Exploitation des opportunités offertes par le parc des hauteurs pour des déplacements utilitaires ;
  - Détermination des itinéraires pour rejoindre le parc des hauteurs depuis les différents pôles d'échanges à proximité : mailler le projet de Grand Chemin avec les principales stations de Métro à proximité ;
  - Mise en place d'une signalétique dédiée pour le Grand Chemin ;
  - Reconquête de l'espace public pour la végétalisation ou micros-espaces publics végétalisés ;
  - Développement d'éléments de confort pour les piétons et aménagement de l'espace public pour répondre aux besoins des plus fragiles : installation de bancs, amélioration de l'éclairage nocturne, services supplémentaires (toilettes, fontaines, etc.) ;



Identification des sites sensibles à l'augmentation de la fréquentation par « le Grand Chemin »

#### Incidences prévisibles de l'action :

Le plan marche ne doit pas être perçu que sur l'aspect mobilité. Il permet notamment d'améliorer la qualité de l'air et constitue une démarche d'amélioration de la santé. Certaines actions opérationnelles agissent favorablement sur les enjeux environnementaux (végétalisation, lutte contre les îlots de chaleurs urbains, etc.).

Cette action agit sur les parts modales et participe à la réduction des nuisances routières. Elle porte également des incidences localisées. En favorisant la marche à pied, elle se traduira par une augmentation de la fréquentation sur « le Grand Chemin » et sur les espaces naturels sensibles du territoire traversés ou desservis par cet équipement. Sont ainsi directement ou indirectement concernés :

- Fort de Noisy (ZNIEFF de type I) qui fait l'objet d'un arrêté de protection de biotope réglementant les aménagements et usages
- Parc communal des Beaumonts (site Natura 2000 et ZNIEFF de type I) qui fait l'objet d'un DOCOB document d'objectif et plan de gestion
- Parc départemental J.Moulin / Les Guiland (site Natura 2000 et ZNIEFF de type I) qui fait l'objet d'un DOCOB document d'objectif et plan de gestion

Les effets indirects restent limités et encadrés par des plans de gestion et/ou restriction d'usage notamment au sein des enveloppes du sites NATURA 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis » dont le Document d'Objectif DOCOB intègre déjà les risques liés à la fréquentation. De fait, l'approbation du PLM ne porte pas d'incidence significative sur le site NATURA 2000 ni sur le réseau NATURA 2000. Les sites extérieurs au territoire d'Est Ensemble ne sont pas concernés par ce risque.

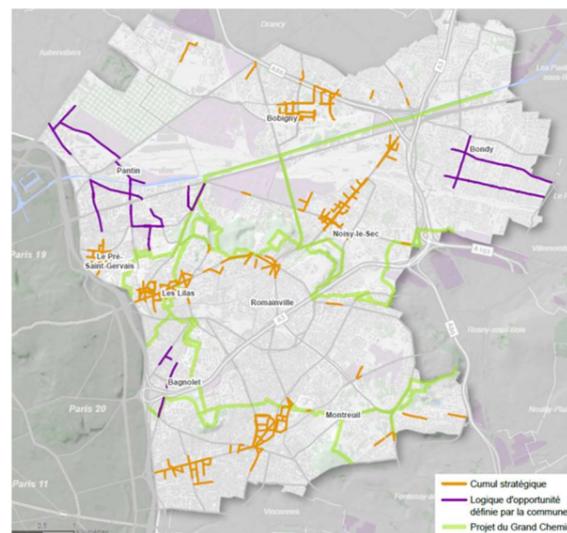
### Action 1.9 – Œuvrer pour la mise en accessibilité des itinéraires

**Objectif :** Rendre la voirie accessible dans une logique d'itinéraires

**Actions opérationnelles :**

- Mise aux normes de l'accessibilité des cheminements piétons prioritaires qui ont été définis dans la programmation prévisionnelle des communes ou en fonction d'une stratégie particulière.
- Réalisation d'un audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m autour des arrêts prioritaires de transports collectifs afin de définir les travaux à mener pour réaliser les aménagements de voirie garantissant une accessibilité universelle.
- Application de la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées afin de disposer de l'ensemble des arrêts de TC accessibles sauf impossibilité technique avérée.

Commune	Cheminements prioritaires pour mise en accessibilité / Dont Projet du Grand Chemin	Nombre d'arrêts déclarés comme non accessibles aux UFR à mettre en accessibilité
Bagnole	1,2km / 0,1km	3
Bobigny	6,1km / - km	24
Bondy	4,1km / - km	16
Les Lilas	5,2km / 0,2km	4
Montreuil	11km / 0,3km	7
Noisy-le-Sec	7,2km / 0,1km	11
Pantin	7,3km / 0,5km	17
Le Pré-St-Gervais	2,5km / - km	4
Romainville	2,9km / 0,4km	10
<b>Est Ensemble</b>	<b>47,5km / 1,6km</b>	<b>96</b>



**Incidences prévisibles de l'action :**

*Cette action ne présente pas d'incidence prévisible sur l'environnement. Les seules nuisances environnementales concernent la phase travaux et l'emploi de matériaux nécessaires aux aménagements de voirie.*

### Action 1.10 – Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages

**Objectif :** Reconquête de l'espace public de stationnement pour les modes actifs / TC / livraisons, etc. **L'objectif est une baisse de la capacité de stationnement de 20 % à terme.**

**Actions opérationnelles :**

- Restriction de la capacité de stationnement

Places de stationnement exploitées	
Exploitation des places situées en amont des traversées piétonnes pour le stationnement vélo ou pour de la végétalisation	1% de l'offre de stationnement d'Est Ensemble
Exploitation des places de stationnement sur les axes de circulation bus pour la réalisation de couloirs réservés bus ou de couloirs d'approches bus en amont des carrefours à feux. Environ 20 secteurs identifiés	1 à 2 % de l'offre de stationnement d'Est Ensemble
Restriction de l'offre de stationnement sur un seul côté	15% de l'offre de stationnement d'Est Ensemble
Restriction de l'offre de stationnement à proximité des pôles d'échange	1% de l'offre de stationnement d'Est Ensemble

- Mise en place d'une politique de stationnement et du contrôle qui lui sera associé, retour des résidents au sein des parkings en ouvrage permettront une réappropriation de l'espace de stationnement.

**Incidences prévisibles de l'action :**

*Les incidences de cette action sont fortes sur les nuisances routières en lien avec la mise en œuvre de l'ensemble de la stratégie de la mobilité. Sa mise en œuvre conditionne la réussite de la stratégie du PLM.*

*Cette action présente des enjeux très localisés liés à la recomposition de l'espace publics. Aucune imperméabilisation supplémentaire à craindre. À travers cette action sa mise en œuvre traduit plutôt la volonté de récupération de surfaces imperméabilisées offrant des opportunités de désimperméabilisation des sols et de revégétalisation de la ville.*

### Synthèse des incidences des actions pour l'Orientation 1 – Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville

Le PLM d'Est Ensemble préconise de modifier l'espace public afin de réduire l'usage de la voiture dans un objectif d'apaiser les villes du territoire. Le PLM souhaite développer ces actions sur le territoire en s'adaptant au cas par cas en fonction des voiries concernés et problématiques rencontrées. Les aménagements seront réalisés en cohérence avec la hiérarchisation du réseau viaire et cyclable.

Le traitement de ce volet assure une meilleure cohérence des flux avec les infrastructures et la **baisse des nuisances associées** dans les secteurs inadaptés qui seront délestés.

La réappropriation/pacification des centres se traduira par une recomposition qualitative de l'espace public et par une réduction des vitesses de circulation des véhicules motorisés et donc des nuisances associées, dans des secteurs sensibles et denses.

L'aménagement de la voirie pour les lignes TC, les vélos et les sentes peuvent être responsables d'un certain effet d'emprise mais dans des espaces déjà très urbanisés sans grandes conséquences. Il s'accompagnera d'une opportunité de renforcement de la végétalisation et d'action en faveur de la perméabilité des sols et d'amélioration du cycle de l'eau (déconnexion des eaux pluviales et infiltration).

**L'orientation 1- Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville permet directement et indirectement de réduire les pollutions sonores et de l'air.**

### 3.5.2 Orientation 2 – Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme

Toutes les alternatives à l'automobile doivent être renforcées, tant en offre qu'en service. Elles seules provoqueront et accompagneront le retrait de la voiture sur le territoire Il faut pour cela assurer un maillage cohérent en réseau cyclable et en transports en commun, sur les 9 villes d'Est Ensemble. Le PLM devra ainsi œuvrer entre les programmations régionales et les aménagements locaux, pour développer les mobilités décarbonées.

#### Action 2.1 – Développer l'offre bus (en fonction des besoins et des opportunités identifiés par l'étude bus menée par Est Ensemble)

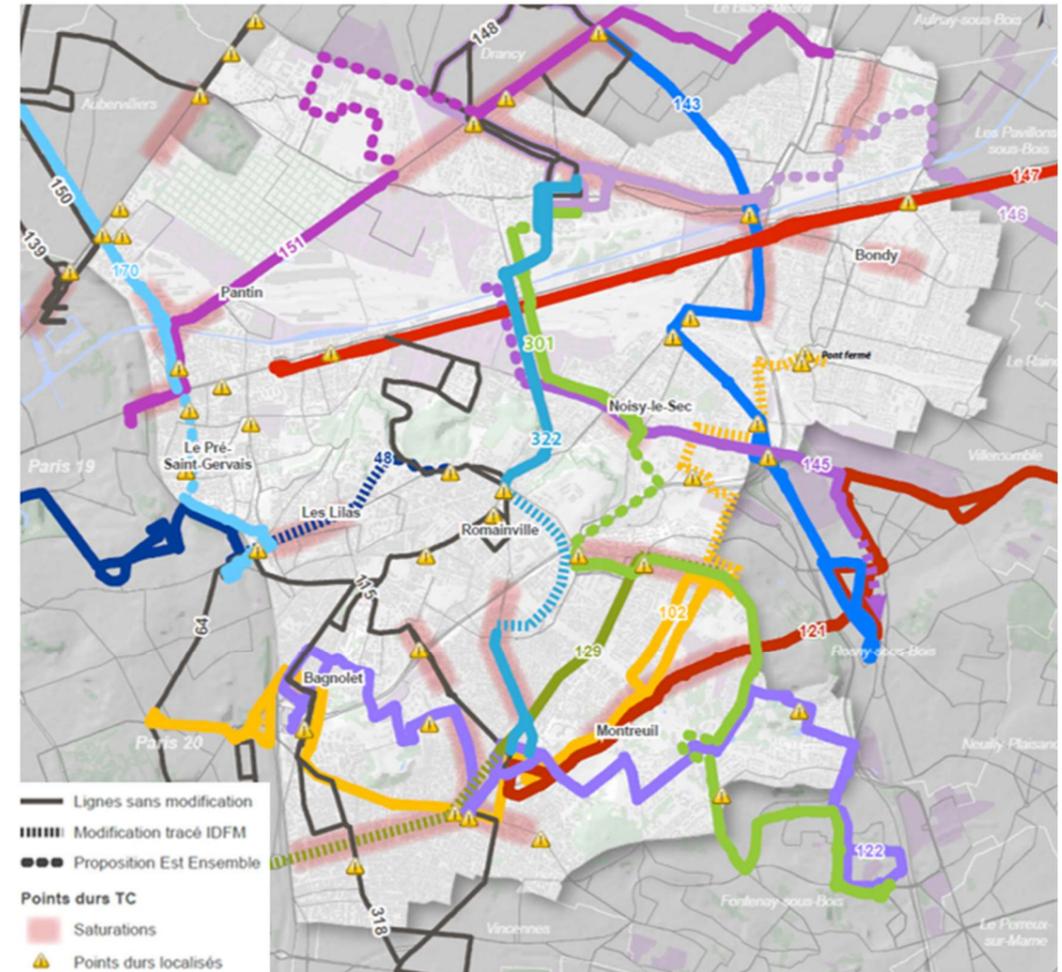
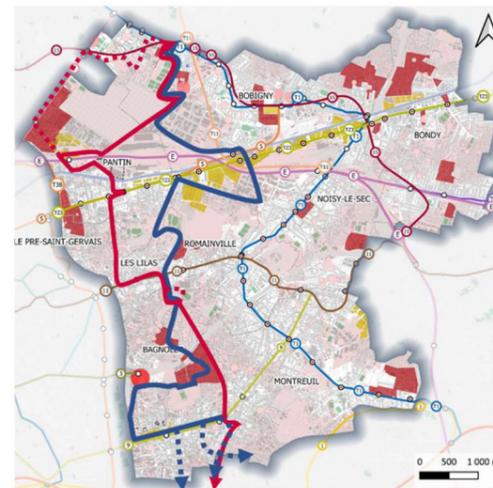
**Objectif :** renforcer le réseau et compléter l'offre actuelle

**Actions opérationnelles :**

- Accompagnement de la restructuration du réseau de bus sur Est Ensemble programmée par IDFM dans le cadre de l'arrivée du M11/T1
  - Modification du tracé de 10 lignes de bus ;
  - Renforcement de l'offre en TC avec la création de 2 lignes, sous réserve de la résorption des points durs de circulation le long de leurs parcours ;
  - Nouvelle ligne Noctilien (N73) créée à l'ouverture du prolongement du T1 qui assurera en période nocturne la même desserte que le T1
- Renforcement de la fréquence, modification d'itinéraire, changement d'amplitude horaire
  - 18 lignes sont ciblées en termes d'améliorations de performances et/ou modifications de tracés
- Étude de la création d'une ligne Nord / Sud à l'Ouest du Territoire (besoin identifié dès le PLD2015)

2 hypothèses de tracé à l'étude :

- Tracé rouge : permet une desserte des zones les plus denses de manière rapide, utilise déjà les voies empruntées par des lignes de bus mais ne permet pas une desserte fine des quartiers
  - Le long du parcours : 2 RER (A & E), 7 Métros (1, 3, 5, 7, 9, 11 & 15) en connexion
- Tracé bleu : permet une desserte fine des quartiers actuellement faiblement desservi et notamment sur Romainville & Bagnole, le temps de parcours sera vraisemblablement plus long que le tracé rouge
  - Le long du parcours : 1 RER (A), 6 Métros (1, 5, 7, 9, 11 & 15) en connexion.
- Étude avec IDFM de la possibilité d'une desserte 24h/24 de la zone aéroportuaire de Roissy (horaires de travail en période nocturne incompatibles avec l'offre de TC actuelle)
  - Option 1 : Mise en place de TAD (transport à la demande) de type Filéo
  - Option 2 : Fonctionnement 24h/24 de la ligne 351
- Introduction dans le PLM des améliorations portées par IDFM sous 5 ans



État projeté souhaité par Est Ensemble sur l'offre de TC à horizon du PLM

**Incidences prévisibles de l'action :**  
 Cette action agit positivement sur les parts modales et participe à la réduction des nuisances routières : Les évolutions favorisent une réduction des déplacements en véhicules personnels, assurant globalement une réduction des nuisances environnementales.  
 Les modifications de tracés et la création d'une nouvelle ligne s'accompagneront d'une évolution des consommations et des impacts environnementaux associés. Ils conduiront à des interventions ponctuelles. Ces interventions sur voirie notamment pour l'aménagement des arrêts généreront un besoin de matériaux (mobilier et sur voirie) et des nuisances en phase travaux.

### Action 2.2 – Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux

**Objectif :** Créer au départ ou depuis les pôles d'échanges existants une offre intermodale afin d'identifier les PEM comme les portes d'entrées/sorties d'Est Ensemble. Améliorer l'intermodalité en favorisant l'usage des TC et des modes actifs en rabattement sur les pôles et en pacifiant l'accès des modes actifs aux entrées des pôles.

**Actions opérationnelles :**

- Généralisation d'une politique de stationnement payant aux abords de l'ensemble des pôles d'échanges actuels et futurs. Mise en place préalable des réglementations de stationnement payant dans un rayon de 500 m. autour des stations de Métro et gares de RER d'Est Ensemble dans le but de faciliter les conditions d'accès des TC et vélos.
  - TC : nécessité de sanctuariser les espaces pour les bus aux abords des gares.
  - Vélo : Pour un stationnement aisé dans un rayon de 100m autour des pôles d'échanges

Ligne	Pôle	Politique de stationnement dans un rayon de 500 m.
M3	Galliéni	Généralisation stationnement payant
M5	Bobigny P. Picasso	Mise en place stationnement payant
M5	Bobigny Pantin R Queneau	Généralisation stationnement payant
M5	Eglise de Pantin	Déjà payant
M5	Hoche	Déjà payant
M7	Aubervilliers Pantin 4 Chemins	Déjà payant
M7	Fort d'Aubervilliers (EC)	Déjà payant
M9	Croix de Chavaux	Déjà payant
M9	Mairie de Montreuil	Déjà payant
M9	Robespierre	Déjà payant
M11	Mairie des Lilas	Déjà payant
RER E	Bondy (EC)	Déjà payant
RER E	Noisy-le-Sec (EC)	Généralisation stationnement payant
RER E	Pantin (EC)	Déjà payant
M11 M15	Futurs pôles (EC)	Généralisation stationnement payant
<i>EC : Étude en cours</i>		

- Création d'un maillage cyclable et piéton de qualité en rabattement sur les PEM en lien avec les actions spécifiques du PLM (modération de vitesse et aménagements cyclables, amélioration de la marchabilité et de la mise en accessibilité de la voirie)
- Priorisation sur l'espace public du stationnement des cycles et des places en autopartage : réduction de la place de la voiture aux abords des différents pôles d'échanges aux profits du stationnement vélo, de places d'autopartage, des quais bus et d'aires de livraisons si nécessaires dans un principe de sanctuarisation de 100 m. aux abords des entrées / sorties des pôles d'échanges.

Aménagements favorables aux modes actifs sans entraver la circulation des bus dans un souci de maintien de la fluidité au niveau des pôles

*Les incidences de cette action sont fortes sur les nuisances routières en lien avec la mise en œuvre de l'ensemble de la stratégie de la mobilité. Sa mise en œuvre conditionne la réussite de la stratégie du PLM.*

*Cette action présente des enjeux localisés liés à la recomposition de l'espace publics et l'occasion de repenser et réaménager l'espace public avec l'opportunité de donner plus de place aux modes alternatifs à la voiture, désimperméabiliser et renforcer la place du végétal pour lutter contre les îlots de chaleur urbain.*

### Action 2.3 – Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux

La carence en stationnement est un des paramètres limitant l'usage du vélo à d'autres objet que le loisir. Sur la base du diagnostic réalisé notamment au niveau des gares, 1 150 stationnements seraient manquants.

**Objectif :** Fixer des objectifs ambitieux pour le stationnement sur voirie, à proximité des principaux pôles générateurs et au niveau des pôles d'échanges en fonction des parts modales souhaitées.

**Actions opérationnelles :**

- **Voiries :** Poursuite du développement du stationnement vélo sur voirie notamment par valorisation des emplacements de stationnement à supprimer en amont des passages piétons en conformité avec les dispositions de la LOM

**Potentiel estimé à 753 places valorisables notamment par la création de stationnements vélo : Sur la base de 8 emplacements vélo/place VL, plus de 6 000 places vélos peuvent être créées.**

Commune	Nombre de passages piétons	% PP non conformes	Nombre de places VL à supprimer			Nombre d'emplacements vélos 1 pl VL = 8 pl vélos
			Pour répondre à la LOM	Pour répondre à la recommandation du CEREMA pour les DSC	Total	
Bagnole	407	13% (54)	62	5	67	536
Bobigny	457	12% (56)	60	6	66	528
Bondy	642	13% (82)	99		99	792
Les Lilas	210	18% (37)	38	6	44	352
Montreuil	1377	12% (165)	170	57	227	1 816
Noisy-le-Sec	466	12% (56)	60	6	66	528
Pantin	488	11% (53)	60	1	61	488
Le Pré-Saint-Gervais	138	31% (43)	48	6	54	432
Romainville	366	14% (52)	60	9	69	552
<b>Total Est Ensemble</b>	<b>4 551</b>	<b>13 % (598)</b>	<b>657</b>	<b>96</b>	<b>753</b>	<b>6 024</b>

*Nota : Autres opportunités relatives à la suppression des places PL : Végétalisation dans un souci de désimperméabilisation des sols et de constitution d'un micro-ilot de fraîcheur ; désencombrement des trottoirs (points collecte de déchets, panneaux d'informations, bancs, etc.)*

- **Gares, Stations, Pôles d'échanges :** Équiper l'ensemble des gares et stations de métro de stationnements vélos pour répondre aux objectifs de part modale.

La fréquentation connue de chaque pôle d'échange a permis de déterminer un volume de stationnement vélo à prévoir : **Il s'agira ainsi de multiplier par 5 le nombre d'emplacements vélos aux abords des pôles d'échange.**

Ligne	Pôle	Part modale cible en rabattement	Offre actuelle	Besoins en stationnement supplémentaires	Besoin de foncier pour le stationnement vélo
M3	Galliéni	10%	66	500	500m <sup>2</sup>
M5	Bobigny P. Picasso	10%	8	950	950m <sup>2</sup>
M5	Bobigny Pantin R Queneau	5%	12	170	170m <sup>2</sup>
M5	Eglise de Pantin	5%	60	190	190m <sup>2</sup>
M5	Hoche	5%	26	280	280m <sup>2</sup>
M7	Aubervilliers Pantin 4 Chemins	5%	0	210	210m <sup>2</sup>
M7	Fort d'Aubervilliers (EC)	8%	26	350	350m <sup>2</sup>
M9	Croix de Chavaux	8%	404	100	100m <sup>2</sup>
M9	Mairie de Montreuil	10%	286	700	700m <sup>2</sup>
M9	Robespierre	5%	80	185	185m <sup>2</sup>
M11	Mairie des Lilas	5%	28	250	250m <sup>2</sup>
RER E	Bondy (EC)	10%	190	540	540m <sup>2</sup>
RER E	Noisy-le-Sec (EC)	10%	34	900	900m <sup>2</sup>
RER E	Pantin (EC)	10%	108	375	375m <sup>2</sup>
<b>Total Est Ensemble</b>			<b>1 290</b>	<b>5 700</b>	<b>5 700m<sup>2</sup></b>
M11 M15	Futurs pôles			L'arrivée prochaine du M11 verra le développement de 980 stationnements vélos au niveau des stations.	

\* : Une place VL = 10m<sup>2</sup> = 5 arceaux soit 10 places vélo

*Besoin de foncier aux abords des pôles d'échanges actuels pour la mise en place de stationnement vélo en adéquation avec les parts modales attendus*

- Déployer des vélobox pour les résidents dans les quartiers d'habitats collectifs anciens et denses

Les communes pourront communiquer sur la possibilité d'installer un tel dispositif dans les quartiers concernés et les riverains pourront faire une demande.

Les vélobox seront ainsi installés sur les secteurs où les demandes sont les plus importantes.



*Les incidences de cette action sont fortes sur les nuisances routières en lien avec la mise en œuvre de l'ensemble de la stratégie de la mobilité. Sa mise en œuvre conditionne la réussite de la stratégie du PLM.*

*Cette action présente des enjeux très localisés liés à l'équipement de l'espace public sans incidence environnementale puisqu'il s'agit d'une mutation de l'espace public existant. Des incidences positives pourraient même apparaître si certains aménagements génèrent une végétalisation de surfaces actuellement dédiées au stationnement sur voirie.*

#### Action 2.4 – Développer l'offre de service pour les vélos et la micromobilité

**Objectif :** Offrir des solutions adaptées aux usagers cyclistes occasionnels (véli'b) ou régulier (véligo). Le souhait est également d'accompagner le développement des autres modes relevant de la micromobilité et des EDPM

**Actions opérationnelles :**

- Continuer le développement de Véli'b sur Est Ensemble et notamment sur Bobigny et Bondy, Implantation de nouvelles stations aux abords des stations de Métro et gare RER actuels et futurs, notamment au niveau des futures stations du Métro 11 et à la gare RER de Bondy.
- Populariser le dispositif de location longue durée d'IDFM Véligo
- Déployer des « points relais techniques » pour les cyclistes présentés sous forme de totem comprenant un poste de gonflage et plusieurs outils en libre-service et positionnés en priorité dans les abris sécurisés au niveau des pôles d'échange.
- Ouvrir à la location les vélobox implantés sur l'espace public aux résidents propriétaires de trottinettes électriques.
- Matérialiser des emplacements réservés aux trottinettes, par exemple sur les 5m en amont des passages piétons, ou en prolongement des emplacements pour cycles.
- Renforcer l'information sur les dispositifs d'aide à l'acquisition / entretien des vélos (classique, assistance électrique, etc.) afin de favoriser leur utilisation par la population d'Est Ensemble.

*Cette action agit sur les parts modales et participe à la réduction des nuisances routières. Les aménagements sur l'espace public sont limités aux choix de mobilier et d'équipement.*

*Cette action présente des enjeux très localisés liés à l'équipement de l'espace public sans incidence environnementale.*

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

**Objectif :** Agir sur la gestion du dernier km.

**Actions opérationnelles :**

- Étudier la création des Centres de Distribution Urbaine (CDU) permettant de massifier des flux sur un site proche et d'effectuer en aval une distribution ou une collecte en véhicules adaptés à l'urbain ;
- Modèle de logistique urbaine à construire avec les transporteurs, commerçants et acteurs économiques dans le cadre de la réalisation du schéma directeur de la logistique d'Est Ensemble (action 3.2). Les sites sont définis également dans le cadre de la réalisation du schéma directeur de la logistique d'Est Ensemble ;
- Développer les consignes mutualisées entre les différents acteurs de la livraison et du e-commerce pour récupérer les colis. Les consignes seront destinées aussi bien aux livraisons du e-commerce qu'aux commerçants (réception de leurs marchandises lorsque cela est possible et livraison de leurs produits) ;
- Créer des points d'accueil des véhicules de livraisons (PAV), sites (sur voirie ou dans un lieu identifié) dédiés au stationnement des véhicules utilitaires dans des secteurs présentant des contraintes d'accessibilité. Le parcours terminal est effectué à pied ou avec un véhicule adapté ;
- Dimensionner les aménagements cyclables desservant les CDU et les secteurs concentrant des commerces pour permettre la circulation des vélos cargos ;
- Fluidifier la gestion des aires de livraison à l'aide d'applications numériques dédiées à la gestion des places de livraisons.

*Cette action permet de limiter l'usage de véhicules de livraison et favorise la mutation vers de modes alternatifs moins énergivore et limitant les contraintes de déplacement (réduction des congestions de trafic). Elle agit ainsi sur les parts modales et participe à la réduction des nuisances routières.*

*L'implantation de Centres de Distribution Urbaine (CDU) présente des risques de nuisances limitées car les déplacements sont essentiellement en modes doux et l'acheminement routier reste concentré.*

### Action 2.6 – Dimensionner et déterminer le type d'offre de bornes de recharge électrique et de stations BioGNV et GNV

D'ici à 2030, la ZFE prévoit l'interdiction de l'usage de véhicules thermiques sur Est Ensemble du lundi au vendredi de 8h à 20h sauf les jours fériés.

**Objectif :** S'adapter aux exigences de la ZFE. Accompagner et favoriser l'électrification du parc automobile par le développement de bornes sur l'espace public. Anticiper les futurs besoins d'avitaillement en Bio GNV et en hydrogène.

#### Actions opérationnelles :

- Prévoir une intensification du nombre de bornes de recharge électrique sur voirie sur Est Ensemble.
- Pas d'objectif chiffré à ce stade mais le nombre de bornes devra évoluer significativement dans les années à venir. Les projections futures du parc en véhicules électriques sur Est Ensemble mettent en évidence une évolution du parc électrique de 3442 en 2022 à 50 000 à 100 000 en 2035 soit 14 à 29 fois plus.
- Privilégier l'implantation de bornes « normales » à charge lente à destination des habitants situés à proximité et n'ayant pas de point de charge à domicile.
- Préconiser l'usage du BioGNV pour les bus avec des stations à déployer au sein des dépôts bus et des sites logistiques pour les PL notamment à Pantin Logistique.
  - Fonctionnement au (bio)GNV prévu pour les dépôts de Flandres et Pavillons-sous-Bois et dépôts futurs sur Est Ensemble
  - Électrification en cours sur le dépôt des Lilas

*Cette action agit sur l'évolution du parc automobile et participe à la réduction des émissions de polluant de proximité. Cette action présente des enjeux très localisés liés à l'équipement de l'espace public sans incidence environnementale. Les risques liés à ce type d'installation sont maîtrisés et appréciés dans le cadre des autorisations.*

### Action 2.7 – Développer l'offre d'autopartage

**Objectif :** diminuer la pression sur le stationnement automobile en voirie et favoriser une démotorisation des ménages en lien avec la ZFE.

#### Démarche :

- Proposer une offre d'autopartage en multimodalité au niveau des principaux pôles d'échanges. L'autopartage est pertinent s'il permet de combler une carence de l'offre de mobilité dans le temps ou l'espace depuis un pôle d'échanges/ les démarches seront les suivantes :
  - Ciblage de quelques pôles d'échanges stratégiques où l'offre de bus tôt le matin ou le soir ne permet pas de rayonner sur les quartiers ou communes éloignées ;
  - Un premier test pourra être fait sur Bobigny Pablo Picasso ou la gare de Bondy en proposant 1 voiture sur chaque pôle ;
- Dimensionnement des besoins de stationnement de véhicules en autopartage
- Proposer une offre d'autopartage pour les résidents :
  - Autopartage sur voirie :
    - Les systèmes existants d'autopartage seront proposés sur l'ensemble des communes d'Est Ensemble sur la base des besoins des résidents et en s'appuyant sur les opérateurs labellisées IDF par IDFM
    - L'autopartage sera prioritairement déployé dans les quartiers d'habitat collectif ancien où le stationnement résidentiel sature la voie publique.
  - Autopartage résidentiel :
    - Développement potentiel d'une nouvelle forme d'autopartage où un véhicule dédié est partagé entre voisins d'une même copropriété.
- Promouvoir le covoiturage par l'intermédiaire des entreprises (action 4.2 Inciter les entreprises à s'inscrire dans une démarche de PDMe)

*Cette action agit sur les parts modales et participe à la réduction des nuisances routières sans aménagement spécifique.*

### Synthèse des incidences actions pour l'Orientation 2 – Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme

Ces différentes actions permettent de baisser directement l'utilisation des véhicules motorisés et nuisances associés. Pour les transports en commun, il s'agit de répondre aux futurs besoins identifiés par l'étude menée par Est Ensemble. Pour coordonner ces offres, l'optimisation des pôles d'échanges est recherchée avec l'amélioration des accès TC et modes actifs. Ces pôles d'échanges s'inscrivent sur des sites existants, aucune création n'est envisagée. Les offres d'autopartage et les services de livraisons propres seront mis en place ainsi que l'amplification des stationnements pour vélo. Ces actions se traduisent par une recomposition de l'espace public et réaffectation des sols se traduisant le plus souvent par de l'équipement sur espace public sans incidence environnementale.

L'orientation 2-« Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées » permet directement de baisser la pollution sonore et de l'air sans crainte de consommation d'espace naturel.

### 3.5.3 Orientation 3 – Mobiliser les outils règlementaires pour agir sur les mobilités

#### Action 3.1 – Esquisser un schéma de voirie et un référentiel d'aménagements cyclables

Des principes d'aménagement et de partage de la voirie ont été associés à chaque niveau de voie définis dans la hiérarchisation du réseau viaire. Les mesures en faveur du partage de la voirie sont l'occasion de repenser la place des usagers sur l'espace public. Celui-ci n'étant pas extensible et aujourd'hui majoritairement consacré à l'automobile et en particulier le stationnement.

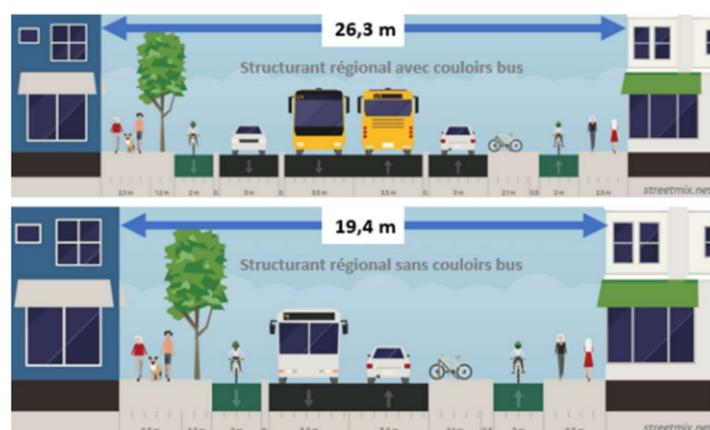
**Objectif :** Favoriser et sécuriser les modes alternatifs à la voiture en mettant en place une meilleure répartition de l'espace sur voirie. Déterminer, en fonction du type de voirie emprunté et de la hiérarchisation du réseau cyclable, les aménagements à mettre en œuvre afin de disposer d'une unité de traitement sur Est Ensemble. Ce référentiel s'appuiera sur les recommandations du CEREMA et aura une traduction croisée avec la hiérarchisation du réseau viaire et les objectifs d'aménagements cyclables qui en découlent (au-delà de 4 000 véh./j, tendre vers un aménagement séparé (en site propre ou sur chaussée).

#### Actions opérationnelles :

- Création d'un référentiel pour le développement des cycles sur Est Ensemble afin d'apporter de la cohérence dans les aménagements cyclables

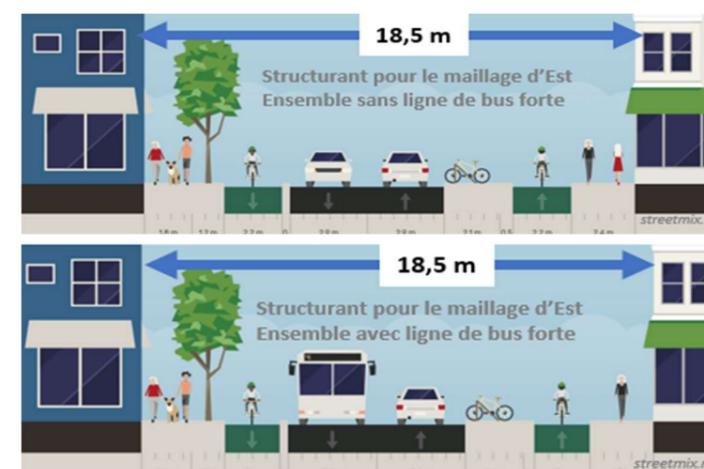
**Réseau structurant régional :** intensification de la place dévolue aux modes actifs sur ce type d'axe pour disposer d'itinéraires cyclables sécurisés et d'espaces piétons suffisamment larges pour inciter à la pratique de la marche.

- Principe : mise en place ou non de couloirs réservés aux bus notamment en amont des carrefours. Maintien dans l'absolu d'une voie de circulation automobile par sens et d'au moins une file de stationnement.
- Sécurisation des cycles par des aménagements en site propre de préférence de chaque côté. Sur de nombreux tronçons, l'espace disponible n'est pas forcément compatible, un arbitrage lors des travaux est alors nécessaire ;



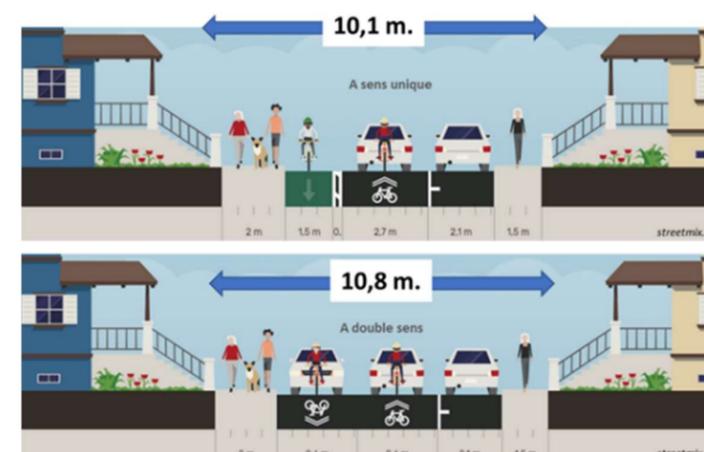
**Réseau structurant pour le maillage d'Est Ensemble :** ambition de la cohabitation modale sur ces axes avec la réalisation dès que possible d'aménagement cyclable.

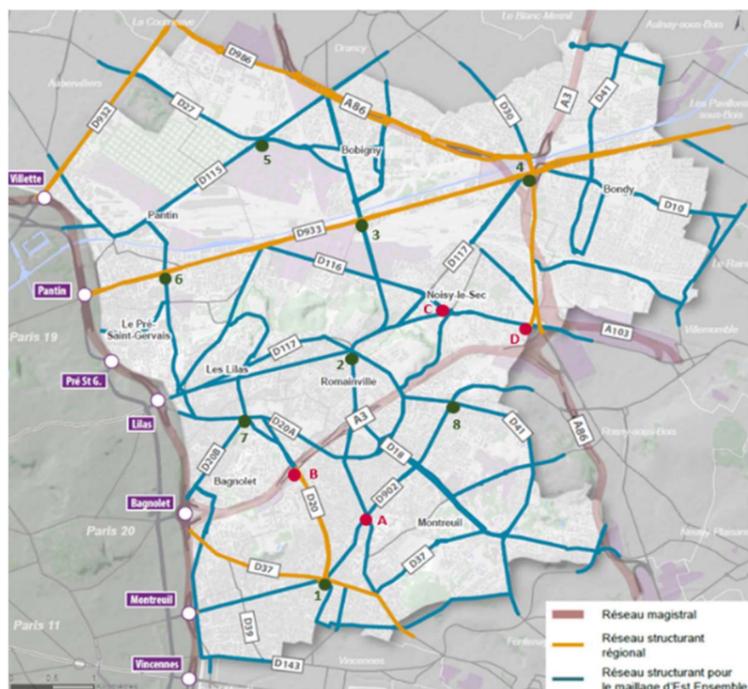
- Principe : mise en place ou non de couloirs réservés aux bus notamment en amont des carrefours. En l'absence de ligne de bus, voie de circulation  $\leq 3m$ .
- Aménagements en site propre pour les cycles à privilégier.



**Réseau de desserte locale :** place prépondérante pour les modes actifs mais maintien du stationnement à étudiée dans des configurations souvent étroites.

- Principe : priorité largement donnée aux modes actifs. Avec la généralisation du 30 Km/h couplé aux aménagements garantissant son respect, le vélo pourra circuler sans aménagement spécifique (sauf dans les sens uniques : mise en place d'un double sens cyclable).



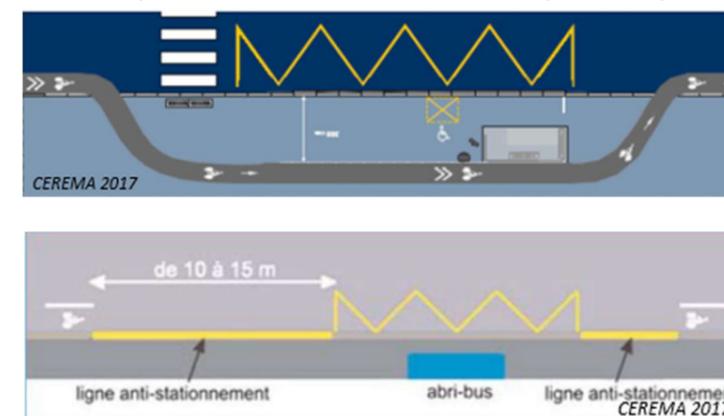


Traitement des secteurs à enjeux qui doivent faire l'objet d'une attention particulière pour rééquilibrer le partage modal de l'espace en faveur des modes alternatifs.

- Secteurs ciblés pour une meilleure prise en compte des TC et les modes actifs, en lien avec la construction du métro 11, du tramway T1 et du Tzen3 ou dans le cadre d'un projet urbain : Croix de Chavaux (1), Place Carnot à Romainville (2), La Folie à Noisy-le-Sec et Bobigny (3), Le pont de Bondy (4)
- Autres secteurs où la problématique est davantage liée à la circulation des bus : Bobigny (5), Pantin (6), Bagnolet (7), Montreuil : (8) (A) (B), Noisy-le-Sec (C) (D)
- Détermination d'une typologie des aménagements cyclables selon la hiérarchisation du réseau viaire et du réseau cyclable

	Famille d'aménagements cyclables à réaliser	Hiérarchisation du réseau viaire			
		Structurant régional	Structurant pour le maillage d'Est Ensemble	Structurant pour le maillage d'Est Ensemble avec lignes forte bus	Voies locales
Hiérarchisation du maillage cyclable	Structurant régional RER-V et Plan Vélo Métropolitain	Site propre	Site propre	Site propre	Site propre Bande sur chaussée Cohabitation (vélorue)
	Maillage intercommunal Liaisons entre les communes	Site propre	Site propre	Site propre Bande sur chaussée	Site propre Bande sur chaussée Cohabitation (vélorue)
	Maillage fin Reste du maillage en desserte fine des quartiers	NC	Site propre Bande sur chaussée	Site propre Bande sur chaussée	Bande sur chaussée Cohabitation

- Traitement au droit des arrêts de bus
  - Cas 1 : Déport de la bande à l'arrière de l'arrêt de bus. Préconisé sur les arrêts accueillant des bus fréquents ou avec long temps d'arrêt et si la circulation automobile est dense (trottoir adapté à la cohabitation piétons / cycles)
  - Cas 2 : bande cyclable interrompue au droit de l'arrêt de bus et reprend par la suite en cas d'impossibilité de déport à l'arrière de l'arrêt, ou si la fréquence de passage des bus est modérée.



- Identification pour chaque type d'aménagement d'un modèle de réalisation
  - Site propre : voies vertes / pistes cyclables
  - Chaussée aménagée : bandes cyclables / chaussée à voie centrale banalisée
  - Cohabitation modale : zone de rencontre / zone 30 et tronçons limités à 30km / vélorue / route partagée

*Les incidences de cette action sont fortes sur les nuisances routières en lien avec la mise en œuvre de l'ensemble de la stratégie de la mobilité. Sa mise en œuvre conditionne la réussite de la stratégie du PLM.*

Cette action présente des enjeux localisés liés à la recomposition et au réaménagement de l'espace public avec l'opportunité de désimperméabiliser et renforcer la place du végétal pour lutter contre les îlots de chaleur urbain.

### Action 3.2 – Appliquer le futur schéma directeur d'Est Ensemble de la logistique

**Objectif :** Réguler le transport de marchandises sur Est Ensemble sur la base d'une stratégie logistique territoriale portée politiquement par la collectivité. Le schéma répond à des enjeux économiques et environnementaux et s'inscrit dans l'intégration du développement du e-commerce dans le but de répondre aux nuisances occasionnées en termes de trafic. Les principaux champs d'intervention sont les suivants :

- L'amélioration de logistique urbaine en interface avec les grands pôles logistiques du territoire ;
- La prise en compte de la logistique dans les programmes d'aménagements ;
- La mise en place des services logistiques de proximité pour des livraisons en véhicules propres lors des derniers Km ;

#### Actions opérationnelles :

- Élaboration du schéma directeur de la logistique en concertation avec les transporteurs, logisticiens, commerçants, artisans, industriels et les acteurs régionaux de la logistique (CCI, CD93, Métropole du Grand Paris et Région) afin d'assurer à la fois une réponse adaptée aux besoins des professionnels et répondre localement aux enjeux de stratégie régionale de la logistique.
- Mise en place des services logistiques de proximité en favorisant une mutualisation des transports de marchandises dans les derniers kilomètres s'appuyant sur des sites logistiques déjà présents sur le territoire (Pantin Logistique, Combiné rail/route à Noisy-le-Sec, ports du SYCTOM et Ecoparc à Bobigny), et futur (hôtel logistique à Bobigny) ou qui pourraient être amenés à se développer (cf. action 3.8)
- Application des actions prévues dans le cadre du schéma directeur de la logistique

#### Incidences prévisibles de l'action :

*Les effets de cette action portent sur la réduction des nuisances du trafic en milieu hyper urbain et participe à la réduction des émissions de polluant de proximité et du bruit.*

*Exclusivement organisationnelle, cette action ne présente pas d'incidence négative prévisible sur l'environnement.*

### Action 3.3 – Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle

**Objectif :** Utiliser l'outil stationnement pour inciter au report modal et être en capacité d'effectuer un contrôle du stationnement. Il s'agit de disposer sur l'ensemble du Territoire de réglementations de stationnement qui répondent aux attentes de la feuille de route de 2017 du PDU IF afin d'éviter la présence prolongée de véhicules sur voirie (stationnement de longue durée, stationnement ventouse et stationnement illicite) et d'induire une diminution de l'offre de stationnement en voirie.

#### Actions opérationnelles :

- Recommandations des réglementations de stationnement visant une meilleure rotation et permettant une rationalisation des places en voirie
  - Réglementation de stationnement payant étendue, en lien avec la feuille de route 2017 du PDU IF :
    - Pantin et le Pré-Saint-Gervais : intégralité de leurs places déjà en voirie payante
    - Bondy : respecte déjà les recommandations du PDU IF
    - Bagnolet, Les Lilas et Montreuil : généralisation du stationnement payant
    - Bobigny, Noisy-le-Sec et Romainville : stationnement payant élargi (seule la zone bleue est actuellement en place sur les 3 communes)
  - Mise en place d'une politique de stationnement payant aux abords des stations de transport futures
  - Mise en place d'une réglementation du stationnement sur certains axes au moment de leur requalification
  - Préconisation de grilles tarifaires adaptées et progressive du stationnement pour les clients horaires, les résidents et fixer les FPS
- Nota : chaque commune a le choix de la réglementation qu'elle souhaite mettre en place. Les propositions faites en la matière dans le PLM sont des recommandations au regard de celles du PDUIF et des caractéristiques du territoire.
- Mise en œuvre d'une stratégie de communication visant à lutter contre le stationnement illicite en amont de la verbalisation
- Mise en place des moyens matériels et humains pour garantir le respect des réglementations du stationnement
  - Réflexion pour fixer le nombre d'agents de contrôle nécessaires selon les différents types de réglementations. Moyens humains nécessaires :
  - Mis en place d'un contrôle régulier et suffisamment dissuasif pour que les pratiques changent.
    - Tournées avec agents assermentés ou via une DSP sur le contrôle du stationnement – 250 à 400 places contrôlées/jour
    - Orientation vers une vidéo verbalisation pour le stationnement illicite (véhicules LAPI – Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation) – 2 000 et 3 000 places contrôlées/jour

#### Incidences prévisibles de l'action :

*Cette action ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement mais porte des enjeux importants sur l'application de la stratégie de mobilité et donc par là même des réductions de nuisances routières.*

### Action 3.4 – Réaliser un diagnostic de l'offre de stationnement en ouvrage

**Objectif :** 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

**Actions opérationnelles :**

- Étude de l'offre et de l'usage du stationnement en ouvrage au sein des parkings publics et privés : disponibilité des places, contexte qualitatif et sécuritaire. Ciblage prioritaire des bailleurs sociaux
  - Parkings publics : étude de la réserve de places disponibles à différentes périodes horaires (en période diurne / nocturne / week-end) pour déterminer si des réserves capacitaires sont disponibles pour proposer des abonnements à destination des résidents.
  - Parkings privés : détermination du nombre de baux en cours dans les différents lieux de stationnement et identification des places vacantes disponibles pour un public qui n'habite pas la propriété concernée.
- Détermination des coûts d'abonnements résidentiels.
  - Parkings publics : coût de l'abonnement selon les différents parkings
  - Parkings privés : coût des baux et éventuellement les restrictions d'accès compte tenu de la configuration des parkings.
- Établissement d'un bilan par parking des places disponibles pour les résidents permettant de connaître l'intensité par secteur de la rationalisation possible sur l'offre de stationnement sur la voirie publique.

**Incidences prévisibles de l'action :**

*Cette action vise à optimiser l'offre de stationnement sur l'espace public et par là même, de permettre sa mutation en faveur des TC, des modes actifs ou des modes doux. Elle participe en cela à la réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre d'origine routière.*

### Action 3.5 – Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle

**Objectif :** Organiser et contrôler les livraisons de marchandises sur Est Ensemble afin de faciliter l'accès aux aires de livraisons pour les chauffeurs livreurs tout en s'appuyant sur une réglementation qui vise à limiter l'accès aux véhicules les plus encombrants et les plus polluants sur certaines périodes horaires.

**Actions opérationnelles :**

- Poursuite de la mise en place d'aires de livraisons, correctement dimensionnées, de façon à consolider le maillage sur les secteurs les plus commerçants
  - Vérifier sur les aires existantes si leur configuration répond au standard fixé et si leur emplacement est toujours optimal, ou si une mise à niveau et/ou déplacement est à envisager ;
  - Réaliser une typologie commerciale sur les futurs secteurs d'implantation identifiés de façon à définir le nombre et les emplacements souhaitables
    - Préconisation : 1 aire/100m de linéaire commercial ou 1 aire/50m de linéaire commercial en l'absence de commerces alimentaires.
- Mise en place d'une réglementation des livraisons sur le modèle parisien (optimisation de l'entrée et de la diffusion des marchandises sur le territoire tout en maîtrisant les nuisances générées (pollution atmosphérique, nuisance sonore...))
  - Véhicules >12m : interdits hormis de 22 heures à 7 heures (sauf cas particuliers)
  - Stationnement sur aires de livraisons : limité à 30min
  - Sur secteurs à identifier par communes : livraisons non autorisées de 7h30 à 9h30 et de 16h30 à 19h30.

- Déploiement d'un contrôle efficace des aires de livraisons et de la réglementation en vigueur
  - Mise en place du disque « livraison Marchandises ».
  - Développement potentiel par les communes d'application pour contrôler le respect d'usages des aires et des réglementations de livraisons de marchandises.
  - Contrôle du respect des aires de livraisons au moyen de la vidéoverbalisation.
  - Ouverture potentielle des aires de livraisons au stationnement résidentiel la nuit.

**Incidences prévisibles de l'action :**

*Exclusivement axée sur la réglementation, cette action ne présente pas d'incidence négative prévisible sur l'environnement.*

*Cette action ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement. Malgré la définition d'un nombre d'emplacement, il n'est pas prévu de consommations supplémentaires d'espaces pour de nouvelles aires de livraisons. Cette action porte des enjeux sur l'application de la stratégie de mobilité et donc par là même des réductions de nuisances routières.*

### Action 3.6 – Conduire une étude spécifique sur l'opportunité d'une fourrière intercommunale

**Objectif :** Combler l'absence de fourrière à l'échelle d'Est Ensemble qui pénalise la lutte contre le stationnement illicite du fait de temps d'intervention très long. Sécurisation des modes actifs grâce à des enlèvements rapides des véhicules en stationnement illicite (cf. action 3.3).

**Actions opérationnelles :**

- Réaliser une étude pour définir la localisation, les modalités de gestion d'une fourrière intercommunale et les coûts prévisibles selon ces modalités de gestion possible.
 

Localisations potentielles : l'ancien parc relais de Bobigny Préfecture. Il peut également être ciblé la Ville de Paris qui dispose d'une préfourrière (Pantin) à proximité immédiate d'Est Ensemble.

**Incidences prévisibles de l'action :**

*Cette action permet d'envisager un outil pour une maîtrise plus importante de la politique de stationnement et porte donc, à ce titre, des enjeux importants sur l'application de la stratégie de mobilité et donc par là même des réductions de nuisances routières. Les incidences directes prévisibles concernent les enjeux d'aménagement liés à l'implantation d'un nouvel équipement avec des enjeux d'imperméabilisation des sols, de gestion des eaux pluviales et du risque de pollution des eaux chronique et accidentelle et du risque d'incendie qui seront encadrés par les autorisations à solliciter. L'évaluation du PLM ne se substitue pas aux études de faisabilité et éventuelles études d'impacts.*

*Les études engagées dans le cadre du PLM apprécieront l'acceptation environnementale et urbaine de cet équipement au vu de son intérêt pour une aide à la décision. Des mesures sont également envisagées pour réduire les impacts environnementaux.*

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

**Objectif :** Accompagner l'essor de la pratique cyclable attendu sur Est Ensemble par des normes de stationnement qui permettent de couvrir les besoins. Utiliser les normes de stationnement automobile pour les constructions de bureaux pour favoriser un usage plus important des modes alternatifs à l'automobile et adapter les normes au sein de l'habitat collectif en fonction de l'évolution du taux de motorisation des ménages.

#### Actions opérationnelles :

- Limiter le trajet en automobile pour se rendre au bureau  
Proposition que la part d'actifs disposant d'un stationnement privatif soient comprise entre 13 et 20 %, en fonction de la proximité ou non d'un Métro ou d'un RER :

	Rappel normes actuelles pour les bureaux	Propositions de normes plafond pour les bureaux
A moins de 500 m. d'une gare ou Métro	1 place entre 60 et 100 m <sup>2</sup> de SDP Entre 20 et 33,4 % d'actifs automobilistes	1 place pour 150 m <sup>2</sup> de SDP 13,4 % d'actifs automobilistes
A plus de 500 m. d'une gare ou Métro	1 place entre 60 et 90 m <sup>2</sup> de SDP Entre 22,2 et 34,4 % d'actifs automobilistes	1 place pour 100 m <sup>2</sup> de SDP 20 % d'actifs automobilistes

- Assurer un stationnement vélo pour les « cyclistes » chez soi et au bureau :  
Outre les nouvelles obligations qui s'imposent aux permis de construire depuis le 26 décembre 2022, le PLM recommande d'aller plus loin :
  - Logements :
    - Une superficie allouée au vélo plus importante pour permettre l'accueil de vélo cargo à raison de 3m<sup>2</sup> en plus par tranche de 20 places de stationnement vélo.
    - Une amplification des normes pour tendre vers 1 place vélo par occupant des logements : Proposition que 100% des personnes résidant dans les nouvelles constructions d'habitat collectif disposent d'une place de stationnement vélo qualitative (fonctionnel, bien localisé et sécurisé).
  - Bureaux :
    - Les normes pour les nouvelles constructions de bureaux sont amplifiées pour répondre aux attentes de développement de la pratique cyclable notamment dans les trajets pendulaires :
      - Le stationnement sur les nouveaux ensembles de bureaux devra permettre à 30% des actifs de venir en vélo au travail.
- Un stationnement automobile correctement dimensionné au sein des nouveaux habitats collectifs en créant une offre privative de stationnement automobile en adéquation avec les taux de motorisation

Communes	En gras et en rouge les normes à 500 m. ou moins d'une gare En normal et en noir les normes à plus de 500 m. d'une gare			Rappel normes actuelles pour les logements	Propositions de normes plancher pour les logements
	Normes actuelles	Propositions de normes			
Bagnolet	<b>0,5 / 0,8</b>	<b>0,47 / 0,68</b>	A moins de 500 m. d'une gare ou Métro	Selon les communes, baisse du nombre de stationnement de 0 à - 40 % par rapport au taux de motorisation communal	Baisse du nombre de stationnement de - 20 % par rapport au taux de motorisation communal avec à minima une place
Bobigny	<b>0,5 / 1</b>	<b>0,54 / 0,77</b>			
Bondy	<b>0,5 / 1</b>	<b>0,66 / 0,94</b>			
Le Pré Saint-Gervais	<b>0,5 / 0,8</b>	<b>0,42 / 0,61</b>	A plus de 500 m. d'une gare ou Métro	Selon les communes, hausse du nombre de stationnement de + 10 à + 50 % par rapport au taux de motorisation communal	Hausse du nombre de stationnement de + 15 % par rapport au taux de motorisation communal avec à minima une place
Les Lilas	<b>0,5 / 0,8</b>	<b>0,46 / 0,67</b>			
Montreuil	<b>0,5 / 0,65</b>	<b>0,47 / 0,68</b>			
Noisy-le-Sec	<b>0,5 / 1</b>	<b>0,59 / 0,85</b>			
Pantin	<b>0,5 / 0,8</b>	<b>0,4 / 0,58</b>			
Romainville	<b>0,5 / 0,8</b>	<b>0,58 / 0,83</b>			
Est Ensemble					

Recommandations du PLM sur les normes pour les logements collectifs et sur les taux de motorisation/commune

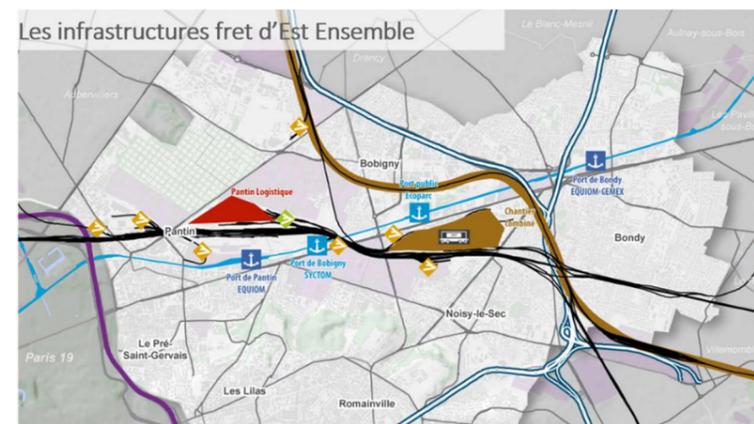
#### Incidences prévisibles de l'action :

Cette action ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement mais porte des enjeux importants sur l'application de la stratégie de mobilité et donc par là même des réductions de nuisances routières.

### Action 3.8 – Préserver / développer les sites à vocations logistiques

**Objectif :** Déterminer les secteurs où la logistique doit être prévue afin de permettre l'implantation d'opérateurs permettant une alternative aux transports routiers de marchandises.

Les sites actuels et futurs s'appuieront sur la hiérarchisation du réseau viaire afin que les rabattements routiers en amont et/ou en aval des sites de logistiques ne se réalisent pas dans des secteurs où la présence massive de PL n'est pas souhaitée en lien avec le futur schéma directeur de la logistique urbaine.



#### Actions opérationnelles :

- Identification et préservation des sites logistiques existants et des sites potentiels : parking public faiblement utilisé, les quais le long du canal de l'Ourcq avec le développement d'hôtel logistique en projet sur Bobigny.
- Identification, en lien avec le futur schéma directeur de la logistique (cf. action 3.2) des sites logistiques à développer et intégration au sein des prochaines modifications du PLUi.
- Recherche, en collaboration avec IDFM, du positionnement potentiel d'un centre dépôt bus sur Est Ensemble dans le but de permettre le renforcement attendu de l'offre de TC.

#### Incidence prévisibles de l'action :

Cette action agit sur les parts modales et participe à la réduction des nuisances routières. Le développement des sites à vocations logistiques porte des enjeux environnementaux en lien avec l'aménagement de l'espace urbain qui est pris en considération dans le document d'urbanisme (PLUi).

La localisation des sites en cohérence avec la nouvelle hiérarchisation du réseau viaire est un gage de minimisation des impacts environnementaux ; elle permet d'éviter les secteurs où la présence massive de PL n'est pas souhaitée.

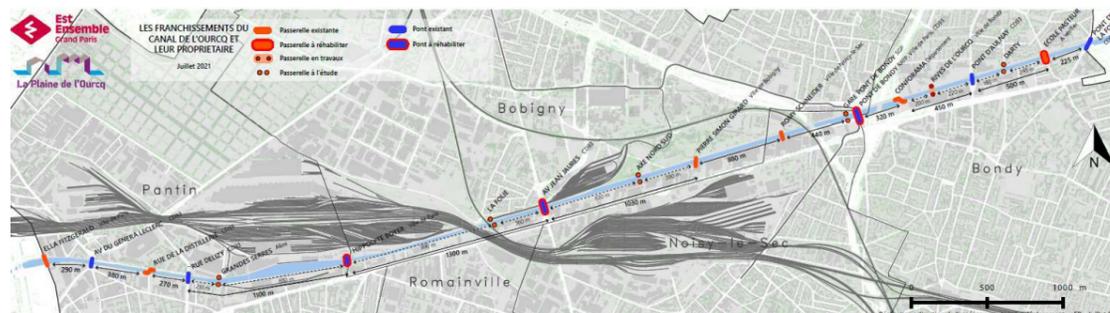
### Action 3.9 - Définir le cadre réglementaire pour favoriser les perméabilités piétonnes

**Objectif :** Réduire les distances à parcourir pour les piétons en agissant sur la densité de la trame viaire piétonne à travers les documents d'urbanisme.

Il s'agit de tendre vers le développement d'une trame viaire dont la finesse, génératrice de trajets plus courts et plus diversifiés, favorise la pratique de la marche. La distance optimale à parcourir par côté d'îlot se situe entre 50m et 100m de côté.

**Actions opérationnelles :**

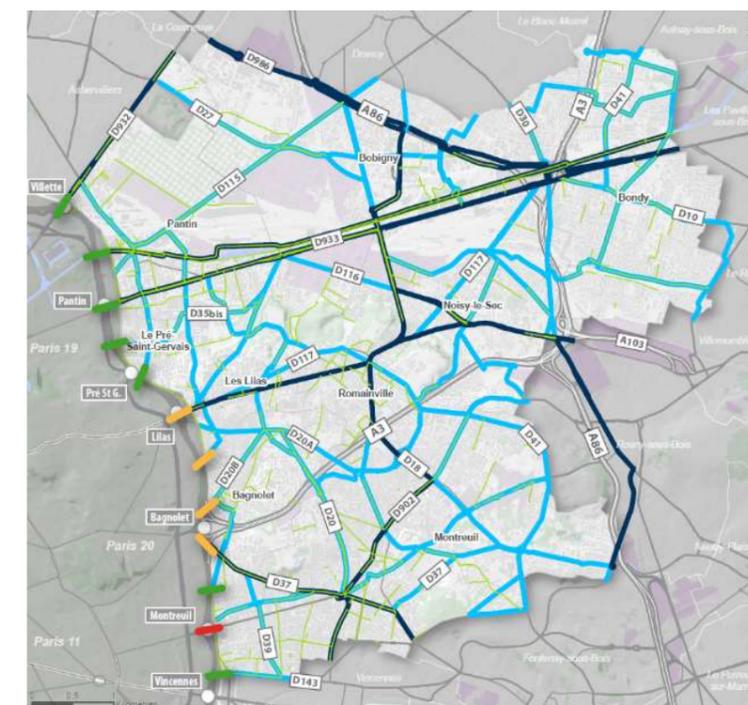
- Inscription dans le PLUi d'Est Ensemble des éléments suivants :
  - L'obligation de réaliser une perméabilité piétonne dans le cas de création d'une voirie routière en impasse ou dans le cas de réalisation d'une opération située à l'extrémité d'une impasse.
  - Sur la trame viaire existante, l'inscription d'emplacements réservés pour densifier le maillage piéton.
  - Dans le cadre de la réalisation d'une ZAC, le réseau viaire parcourable par les piétons et les cyclistes devra prévoir des mailles d'au maximum 100 mètres de côté. La trame piétonne devra être plus fine que la trame routière.
  - L'étude de la possibilité d'ouvrir l'accès de certaines résidences privées existantes constituant actuellement des ruptures dans la ville et qui permettront d'assurer une perméabilité piétonne
  - L'identification des besoins de franchissements modes actifs du canal de l'Ourcq, coupure la plus importante d'Est Ensemble pour les modes actifs :



- 4 ponts ou passerelles sont à réhabiliter pour favoriser la place du piéton .
- 5 nouvelles passerelles modes actifs sont à l'étude et permettront de disposer d'un maillage plus fin pour des déplacements de part et d'autre du canal de l'Ourcq. La réalisation de ces ouvrages devra être envisagée dans le PLUi au travers d'emplacements réservés pour garantir leur réalisation.

- Inscription dans le PLUi d'Est Ensemble d'éléments propres au franchissement du périphérique

Un travail sera mené avec la mairie de Paris pour assurer la continuité cyclable et piétonne, ce qui peut engendrer un besoin de réserve foncière sur le secteur d'Est Ensemble afin de réaliser tel ou tel aménagement.



**Incidences prévisibles de l'action :**

Limitée à la mise en place du cadre réglementaire associé à diverses opérations d'aménagement, cette action ne présente, à ce stade, aucune incidence directe prévisible sur l'environnement. Elle porte des enjeux liés à l'application de la stratégie de mobilité, plus précisément sur le développement de la marche à pied et de la pratique du vélo. Elle agit sur les parts modales et participe ainsi à la réduction de nuisances routières.

Cette action ne présente pas de déclinaison opérationnelle en termes d'aménagement ; elle pose les principes d'un cadre pour favoriser les aménagements (nouvelles passerelles sur le canal de l'Ourcq, aménagements relatifs à la continuité cyclable et piétonne des franchissements du périphérique,...)

### Synthèse des actions pour l'Orientation 3 - Mobiliser les outils réglementaires pour agir sur les mobilités

Les outils réglementaires n'agissent pas directement sur l'environnement urbain d'Est-Ensemble. L'objectif est de préparer les changements induits par le PLM. Ces changements de mobilité vont dans le sens d'une baisse de la pollution de l'air et sonores.

Cependant, ils portent des enjeux liés à la recomposition de l'espace public et sont l'occasion d'identifier l'opportunité de désimpermeabiliser et renforcer la place du végétal pour lutter contre les îlots de chaleur urbain.

Des écoconditions seront intégrées dans la définition de chaque action, notamment dans le référentiel cyclable et le schéma de voirie.

L'orientation 3 – Mobiliser les outils réglementaires pour agir sur les mobilités n'a pas d'impact direct sur l'environnement. Les impacts indirects sont une réduction de la pollution de l'air et sonore.

### 3.5.4 Orientation 4 - Accompagnement du changement des pratiques modales

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

**Objectif :** Utiliser l'ensemble des moyens de communication et de sensibilisation pour favoriser la transition modale

**Actions opérationnelles :**

- Conseil Citoyens des Mobilités pour présenter les avancées du PLM (chaque année)
- Concertation pour coconstruire des villes marchables sur la base des « diagnostics en marchant »
- Semaine Européenne de la mobilité durable pour décliner différentes actions thématiques au sein des communes
- Campagnes de communication sur les incivilités qui nuisent à une bonne mobilité (stationnement illicite, vélo/trottinette sur les trottoirs...)
- Relai local des sites de calculs d'itinéraires selon les modes alternatifs à l'automobile
- Communication autour du développement des différents services mobilités prévus dans le PLM (autopartage, atelier d'apprentissage, conseil en mobilité, etc.)

Elles se traduisent par des événements et mesures de communication notamment : challenge Mobilité au Travail ; défi Au boulot à Vélo ; réalisation de cartes des temps piétons, vélos et TC sur Est Ensemble ; réalisation d'une carte des aménagements et itinéraires cyclables mise à jour annuellement ; campagne d'affichage sur le coût de la mobilité.

**Incidences prévisibles de l'action :**

*Cette action ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement hormis pour la production des supports de communication mais porte des enjeux importants sur l'application de la stratégie de mobilité et donc par là même des réductions de nuisances routières.*

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

La loi LOM impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site, qu'à défaut d'accord sur les Actions visant à améliorer la mobilité domicile/ travail des salariés, elles ont l'obligation d'élaborer un Plan De Mobilité Employeur PDMe. Ainsi, peu d'entreprise auront l'obligation de réaliser un PDMe. Mais, il paraît essentiel, notamment dans le cadre des évolutions en cours sur Est Ensemble en matière de mobilité de favoriser l'émergence de ces PDMe avec une vision multi entreprises au sein des principaux secteurs d'emplois.

**Objectif :** Mettre en place une communication auprès des entreprises des principaux secteurs d'emplois du territoire pour la mise en place de PDMe

**Actions opérationnelles :**

- Informer les employeurs sur leurs obligations de prise en compte de la mobilité et les outils à leur disposition : Différents dispositifs peuvent être mis en place par les employeurs : aides financières (forfait mobilité durable, titres-mobilité) et aides « matérielles » : installations de stationnements vélos, mise à disposition de matériels de dépannage, réservation des places aux covoitureurs, mise à disposition de vélos de fonction, installation de casiers et de douches, stage de mise en selle...
- Accompagner les entreprises dans l'élaboration de leur PDMe : Est Ensemble compte environ 430 employeurs publics et privés de plus de 50 salariés qui pourraient être soumis à l'élaboration d'un PDMe. Le rôle d'Est Ensemble pourra être multiple : Proposer un appui « technique » aux employeurs en partenariat avec la plateforme Pro'Mobilité ; Proposer une aide financière à l'élaboration d'un PDMe par un prestataire externe.

**Incidences prévisibles de l'action :**

*Cette action ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement mais porte des enjeux importants sur l'application de la stratégie de mobilité et donc par là même des réductions de nuisances routières.*

#### Action 4.3 - Développer le Conseil en Mobilité

**Objectif :** Éviter le sentiment de subir la mobilité sur Est Ensemble

**Actions opérationnelles :**

- Structurer le Conseil en Mobilité à l'échelle d'Est Ensemble
- Un ou plusieurs poste(s) de Conseiller en Mobilité seront créés et portés par Est Ensemble. Il sera le référent sur l'offre de mobilité d'Est Ensemble et chargé de porter la communication et d'accompagner les acteurs du territoire dans la mise en place de dispositifs de changement de comportement. En parallèle, création d'un site Internet dédié à l'information sur la mobilité. Il sera la plateforme de référence de la mobilité pour le territoire.
- Définir les missions du Conseiller en mobilité
  - Rôle d'information sur l'offre de mobilité d'Est Ensemble et d'organisateur d'événements mobilité sur le territoire
  - Rôle d'interlocuteur privilégié des employeurs pour la définition de leurs actions liées à la mobilité au sein de leur structure
  - Rôle de formation : en lien avec les structures d'insertion, le Conseiller Mobilité pourra organiser des ateliers sur la manière d'utiliser les transports collectifs et établir des diagnostics mobilité individualisés.

**Incidences prévisibles de l'action :**

*Cette action ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement mais porte des enjeux importants sur l'application de la stratégie de mobilité et donc par là même des réductions de nuisances routières.*

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

**Objectif :** Aller au-devant de la population et lever les freins liés au maniement de la bicyclette et à la crainte de circuler en milieu urbain.

**Actions opérationnelles :**

- Mise en place d'un cahier des charges des attentes d'Est Ensemble sur ce type de dispositif dans le but de familiariser un public plus large à l'usage du vélo en milieu urbain dense (actifs, retraités, scolaires, publics fragiles et en insertion, personnes en recherche d'emploi en lien avec Pôle Emploi)
- Aide aux associations pour proposer davantage de stages d'apprentissage du vélo :
  - Aide financière, notamment pour financer un poste d'Animateur Mobilité à Vélo et la formation associée
  - Aide matérielle, par le prêt de locaux, la mise à disposition de vélos ou de matériels de parcours...
- Mise en place d'ateliers qui pourraient être également des lieux de ressourçerie et d'apprentissage de la maintenance des cycles (à l'échelle du quartier ou au maximum de la commune)
- Développer les bourses aux vélos incluant un atelier de réparation (de préférence 2 fois par an à date fixe).
- De par ses compétences gestion des déchets et logements sociaux, Est Ensemble pourrait mettre à disposition des associations les vélos abandonnés dans les locaux vélos et la déchèterie inter-communale.

**Incidences prévisibles de l'action :**

*Cette action ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement mais porte des enjeux importants sur l'évolution des parts modales et l'application de la stratégie de mobilité et donc par là même des réductions de nuisances routières.*

#### 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

**Objectif :** Favoriser la transition vers l'abandon des véhicules thermiques à horizon de 2030 auprès du public et des entreprises dont l'activité dépend fortement de l'usage de VL

**Actions opérationnelles :**

- Relai local régulier des informations et du calendrier de la ZFE
- Communication sur Est Ensemble sur les bienfaits pour tous de la ZFE et action politique auprès des instances du Grand Paris, de la Région et de l'État pour maintenir et développer une assistance financière pour les plus précaires
- Favoriser la mise en place d'aide pour une réduction des moteurs thermiques
  - Des aides ciblées pour un remplacement de véhicules thermiques par des véhicules électriques
  - Des aides permettant d'envisager une démotorisation des ménages au sein de la ZFE grâce à d'autres subventions possibles sous réserve de la destruction du véhicule thermique concerné. L'objectif est ainsi de favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile. Par exemple : prise en charge des frais liés à l'autopartage, au covoiturage, aux services vélos en libre-service ; subvention pour le Pass Navigo, le Véligo, Navigo Liberté,

**Incidences prévisibles de l'action :**

*Cette action ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement mais porte des enjeux importants sur l'acceptation de la transition du parc automobile vers un parc moins polluant voire une démotorisation et donc par là même des réductions des émissions de polluants d'origines routières.*

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

**Objectif :** Assurer une observation et un suivi de l'évolution des différents paramètres relatifs aux déplacements permettant de réagir aux évolutions constatées. L'observatoire des déplacements collecte et traite les informations sur lesquelles les comités vont s'appuyer pour mesurer l'avancement du PLM et analyser ses effets.

**Actions opérationnelles :**

- Transformation du comité technique du PLM en comité de suivi avec mise en place d'un protocole visant à évaluer régulièrement le PLM. Fixation des modalités de collecte des différents indicateurs pour chaque partenaire
- Suivi et évaluation des actions du PLM au sein d'un observatoire des mobilités en renseignant les différents indicateurs
- Réalisation de différentes enquêtes de circulation pour le besoin des indicateurs de suivi du PLM : enquêtes de stationnement, comptages routiers et cycles et piétons
- Présentation annuelle des résultats du PLM au sein du Comité de suivi du PLM, du Conseil Citoyen des Mobilités et en Conseil Communautaire
- Adaptation des actions au regard des résultats de l'observatoire des mobilités

**Incidences prévisibles de l'action :**

*Action de suivi sans incidence directe sur l'environnement mais effet positif sur la tendance produite par le PLM puisque son efficacité permettra de maintenir une mobilisation de l'ensemble des acteurs, notamment des communes, pour poursuivre les démarches engagées.*

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

**Objectif :** Assurer la performance environnementale des actions sur la réduction des nuisances, notamment l'amélioration de la qualité de l'air et du contexte acoustique, et assurer la cohérence avec les autres enjeux environnementaux.

**Actions opérationnelles :**

- Traduire les objectifs et enjeux environnementaux dans les documents de référence sur la mobilité (schéma de voirie, référentiel cyclable, etc.)
- Réaliser des « études d'opportunité Carbone » en appréciant le poids de l'investissement Carbone des actions au regard des effets de leviers attendus mis en jeu sur la mobilité décarbonnée et proposer des mesures de réduction de cet investissement (réduction des aménagements au strict nécessaire, favoriser le réemploi, introduction des matériaux bas Carbone, etc.)
- Identifier, dans le cadre de la mise des actions, les 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.
- Suivre les principaux indicateurs environnementaux fournis par les documents cadres (PLUi, PCAET, PPBE) et leur cohérence avec les attentes du PLM notamment sur l'exposition des populations aux nuisances routières (population en zone de bruit, en zone de qualité de l'air dégradée, etc...)

Nota : les documents cadres (PLUi, PCAET, PPBE) assurent un suivi des principaux indicateurs environnementaux

**Incidences prévisibles de l'action :**

*Idem action 4.6*

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

Le réseau viaire sera le support des nombreuses actions du PLM. Sur ce réseau, différents acteurs sont mobilisés pour agir sur la mobilité : CD 93, Région Ile de France, IDFM, communes).

**Objectif :** Sur la base de la programmation arrêtée dans le PLM, mettre en place une coordination des différents acteurs de la mobilité pour s'assurer de la mise en œuvre du PLM, échanger sur les bonnes pratiques, anticiper les évolutions législatives, gagner en cohérence et en efficacité sur les futurs aménagements.

**Actions opérationnelles :**

- Mise en place d'une coordination des acteurs sur les projets du PLM.
- Identification auprès de chaque collectivité concernée d'un référent PLM afin de constituer un comité d'action du PLM multi partenarial. Le référent assurera le relais auprès de ses services.
- Pour chaque projet de voirie lancé sur Est Ensemble, la collectivité informera l'ensemble des référents qui peuvent être concernés par le projet de voirie afin de mettre en place les aménagements et/ou réglementation proposés.

**Incidences prévisibles de l'action :**

*Cette action ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement mais porte des enjeux importants sur l'application de la stratégie de mobilité et donc par là même des réductions de nuisances routières.*

#### Synthèse des actions pour l'Orientation 4 - Accompagnement du changement des pratiques (modales)

Un accompagnement du changement via les actions de communication, de sensibilisation et d'apprentissage de l'orientation 4 amplifie les actions d'aménagement menées sur le territoire en faveur de l'environnement. La pollution de l'air et sonore devrait baisser avec les différentes actions de cette orientation.

L'orientation 4 – Mobiliser les outils réglementaires pour agir sur les mobilités n'a pas d'impact direct sur l'environnement. Les impacts indirects sont une évolution positive de la pollution de l'air et du contexte acoustique.

### 3.6 TEMPORALITE DU PLAN D' ACTIONS

Le scénario d'amélioration des conditions de déplacements sur le territoire s'appuie sur une hiérarchisation des actions à engager. L'échéancier proposé apparaît comme une feuille de route révélant cette priorisation des actions.

Il met en évidence les caractéristiques suivantes :

- 2024-et 2025 : Période de lancement du PLM au cours de laquelle Est Ensemble réalise plusieurs études préalables (audit, élaboration de schémas, fixation de politiques, mise en place de normes, choix des secteurs opérationnels, etc.), restent sans incidences environnementales. De même pour le portage auprès des communes et des acteurs supra et intra des différentes actions du PLM. Plusieurs actions opérationnelles engagées sur cette période présenteront des enjeux environnementaux : aménagements cyclables, rationalisation de l'offre de stationnement, restructuration des lignes de bus, travaux aux abords des pôles d'échanges, aménagements relatifs au déploiement des nouveaux carburants.
- 2026 à 2028 : Trois années au cours desquelles sont déployées sur l'ensemble du territoire les actions d'envergure permettant de réduire l'usage de la voiture, de contraindre les flux PL, d'améliorer les conditions des livraisons, de faciliter les mobilités décarbonées, etc. La mise en œuvre opérationnelles et l'efficacité de plusieurs actions seront conditionnées au rythme de mutation de l'espace public actuellement dédié au stationnement. Les actions engagées conduiront globalement à des effets positifs sur l'environnement (réduction des émissions de GES et du recours aux ressources non renouvelables, amélioration du contexte acoustique, de la qualité de l'air). Des effets pervers limités dans le temps pourront toutefois être constatés (incidence des aménagements de voiries sur la fluidité du trafic, contraintes aux abords des pôles d'échanges, etc.). L'étude détaillée s'attachera à vérifier l'absence d'impacts environnementaux durable.
- 2029 et plus : Les actions de suivi prévues dans la cadre du PLM permettront de vérifier son niveau d'avancement à terme et d'en vérifier également les conséquences environnementales. La finalisation de plusieurs actions opérationnelles offrira au territoire un fonctionnement améliorant le contexte environnemental associé à la mobilité : réduction du volume de place et mise en œuvre d'une réglementation stricte relative au stationnement, déploiement du stationnement cycle aux pôles d'échanges et aménagements cyclables finalisés, déploiement des bornes IRVE et stations alternatives aux carburants polluants, exploitation d'aires de livraison dédiées, autopartage en évolution. Cette vérification devra s'appuyer sur des indicateurs traduisant la réalisation effective des aménagements mais également via des mesures sur site portant sur différents indicateurs environnementaux : mesures de trafics (niveau et vitesse), mesures de bruit et de la qualité de l'air notamment.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
<b>Orientation n°1 Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville</b>						
Action 1.1	Portage des différents acteurs de la hiérarchisation du réseau viaire sur Est Ensemble	Mise en place des aménagements nécessaires pour atteindre les objectifs recherchés par la hiérarchisation et mettre en place les différentes mesures précisées dans le PLM (pacification réelle des secteurs en zone 30 / contraindre la circulation de transit / développement de la Rue des Ecoles / maillage cyclable / performance des bus).				
Action 1.2	Définition des mesures à réaliser à horizon PLM pour limiter les nuisances sur les axes autoroutiers. Arrêter le plaidoyer sur les Autoroutes Apaisées	Travailler, sous l'égide de la Métropole du Grand Paris avec les acteurs compétents (notamment DiRIF / Etat) sur le devenir des autoroutes sur la base d'une pacification attendue.				
Action 1.3	Détermination par les villes dans les secteurs identifiés des mesures à déployer pour contraindre la circulation de transit.	Mise en place des aménagements nécessaires pour dissuader la circulation de transit dans les secteurs identifiés.				
Action 1.4	Mise en place au fur et à mesure des aménagements de voirie des dispositifs permettant de garantir le bon respect du 30 Km/h					
Action 1.5	Traitement des 22 écoles encore « non sécurisées » sur Est Ensemble Développement des rues des écoles dès que possible	Développement des rues des écoles dès que possible				
Action 1.6	Arrêt des lignes et axes où des améliorations de la performance peuvent être réalisées.	Mise en place des aménagements nécessaires pour atteindre les objectifs d'amélioration de la performance des bus				
Action 1.7	Réalisation des aménagements cyclables programmés à horizon du PLM (selon les axes identifiés dans la présente fiche action).	Finalisation des aménagements cyclables programmés dans le PLM				
Action 1.8	Élaboration du Plan Marche / aménagement du Grand Chemin Travaux sur la voirie par les communes sur la base du plan marche	Travaux sur la voirie par les communes sur la base du plan marche et achèvement du Grand Chemin				
Action 1.9	Audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m autour des arrêts prioritaires de transports collectifs Audit et mise en place des cheminements prioritaires & des arrêts de TC.	Mise en place des cheminements prioritaires				
Action 1.10	Mise en place progressive des différents aménagements et réglementations au cours du PLM ayant pour conséquence une rationalisation de l'offre de stationnement automobile en voirie.					
<b>Orientation n°2 Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme</b>						
Action 2.1	Restructuration des lignes de bus en lien avec l'ouverture de l'extension du M11	Restructuration des lignes de bus suite à l'extension du T1 & modification et renfort des lignes pointées par Est Ensemble sous réserve de la résorption des points durs de circulation des bus. Validation de la ligne Nord / Sud & mise en service. Définition de l'offre de bus pour desservir en période nocturne la zone aéroportuaire de Roissy.				
Action 2.2	Mettre en place les politiques de stationnement aux abords des pôles d'échanges concernés	Mise en place des aménagements cyclables de modérations de vitesses et développement du stationnement vélo aux abords des pôles d'échanges actuels et futurs				
Action 2.3	Suppression des places automobile en amont des passages piétons et aménagement de ceux-ci (stationnement vélo-trottinettes / végétalisation...). Déploiement du stationnement cycle aux niveaux des pôles d'échanges actuels et sans projet de pôle et mise en place des vélobox.	Déploiement du stationnement cycle aux niveaux des pôles d'échanges futurs et avec projet de pôle et mise en place des vélobox				
Action 2.4	Déploiement des points relais techniques – installation des arceaux trottinettes et stationnement au sein des consignes & vélobox Identification et déploiement des nouvelles stations Vélib' – Communication sur Véligo					
Action 2.5	Portage des différentes solutions de livraisons propres au sein du futur schéma directeur de la logistique	Mise en place des différentes actions en fonction des attentes ciblées dans le futur schéma directeur de la logistique.				
Action 2.6	Développement des points d'avitaillement en (bio) GNV et mise en œuvre progressive des bornes IRVE au fur et à mesure de l'électrification du parc automobile des ménages d'Est Ensemble.					
Action 2.7	Rechercher et contractualiser la ou les offre(s) d'autopartage la plus adaptée et promouvoir le covoiturage.	Promouvoir le covoiturage et l'autopartage.				
<b>Orientation n°3 Construire un cadre référentiel et réglementaire pour agir sur les mobilités</b>						
Action 3.1	Arrêter les principes du schéma de voirie & Mettre en œuvre le référentiel d'aménagements cyclables.	A partir des programmations fixées aménager les axes pour l'amélioration de la performance des bus (cf. action 1.6) et le développement du maillage cyclable (cf. action 2.7)				
Action 3.2	Élaboration du schéma directeur de la logistique	Mise en œuvre des actions du schéma directeur				
Action 3.3	Arrêter les politiques de stationnement au sein des 9 communes	Mise en place des nouvelles réglementations / recrutement et investissement dans les modalités de contrôle	Campagne de communication sur le stationnement illicite			
Action 3.4	Réalisation de l'étude					
Action 3.5	Arrêter les politiques de livraisons au sein des 9 communes Développer les aires de livraisons	Continuer le développement des aires de livraisons & mettre en place les modalités de contrôle des aires et de la réglementation des livraisons de marchandises.				
Action 3.6	Étude d'une fourrière intercommunale	Mise en place de la fourrière intercommunale	Enlèvement des véhicules concernés à destination de la fourrière intercommunale			
Action 3.7	Mise en place des normes de stationnement au sein de la modification n°3 du PLUI d'Est Ensemble	En fonction du suivi du PLM, prochaine procédure d'évolution des normes de stationnement au sein de la modification n°4 du PLUI d'Est Ensemble				
Action 3.8	Identification des sites logistiques pour la 3 <sup>ème</sup> modification du PLUI d'Est Ensemble & éventuellement de centre dépôt bus	Identification des sites logistiques pour les modifications suivantes du PLUI d'Est Ensemble & éventuellement de centre dépôt bus				
Action 3.9	Mise en place des normes sur les perméabilités piétonnes au sein de la modification n°3 du PLUI d'Est Ensemble	En fonction du suivi du PLM, prochaine procédure d'évolution des normes sur les perméabilités piétonnes au sein de la modification n°4 du PLUI d'Est Ensemble				
<b>Orientation n°4 Accompagner le changement des pratiques</b>						
Action 4.1	Mener des campagnes de communication et de sensibilisation régulièrement avec à minima deux évènements par an – Campagne annuelle fin octobre de distribution du kit visibilité					
Action 4.2	Information des entreprises sur le PDME	Information & accompagnement des entreprises sur le PDME				
Action 4.3	Fiche de poste du conseil en mobilité & recrutement	Animation autour de la mobilité gérée par le ou les conseil(s) en mobilité d'Est Ensemble				
Action 4.4	Établir le cahier des charges avec les associations	Aide d'Est Ensemble ; Organisation des stages d'apprentissage du vélo				
Action 4.5	Communication continue sur l'ensemble des dispositifs existants des communes et d'Est Ensemble sur les règles, calendrier et dispositif d'aides concernant la mise en place de la ZFE. Action continue d'Est Ensemble auprès du Grand Paris pour faire évoluer les dispositifs d'aides.					
Action 4.6	Réunions biennuelles du comité de suivi – Enquêtes complémentaires aux besoins. Mise à jour annuelle de l'outil de suivi du PLM					
Action 4.7	Suivi annuel des incidences environnementales des actions du PLM présenté en comité de suivi du PLM					
Action 4.8	Coordination de l'ensemble des acteurs au fur et à mesure des projets d'aménagements de voirie du PLM					

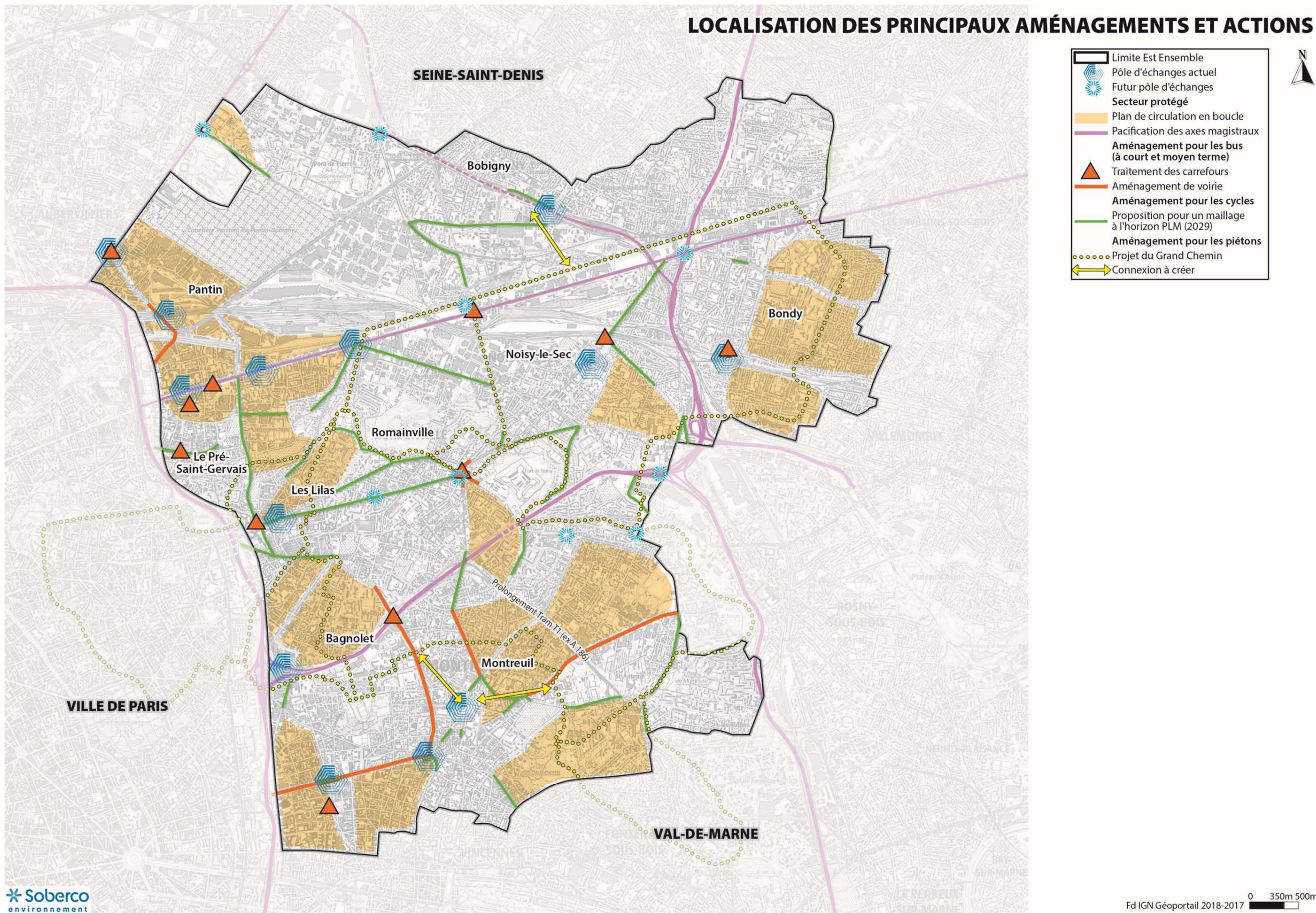
### 3.7 LOCALISATION DES PRINCIPAUX AMENAGEMENTS ET ACTIONS LOCALISEES DU PLM

Sur le plan méthodologique, l'évaluation environnementale des actions du PLM a été menée sur les volets opérationnels selon les 3 types d'actions :

- Actions localisées ou localisables qui se traduiront par des aménagements sur Est Ensemble
- Actions diffuses appliquée sur l'ensemble du Territoire Est Ensemble
- Actions de gouvernance et de communication permettant d'assurer une meilleure efficacité du plan

Concernant les actions localisées, les éléments ci-dessous précisent sommairement les principales opérations d'aménagement associées à ces actions ainsi que les secteurs opérationnels concernés (Cf. carte de la page suivante) :

## LOCALISATION DES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS ET ACTIONS



### 3.8 LES ACTEURS DU PLM ET LEUR ROLE DANS SA MISE EN ŒUVRE

Le PLM propose un ensemble d'actions et mobilise tous les acteurs concernés pour les rendre opérationnelles. Est Ensemble ne peut toutefois agir que sur la base de ses compétences sur un nombre limité de domaines opérationnels. La collectivité reste notamment tributaire des choix et orientations d'IDFM. Les communes ont quant à elle un rôle important à jouer de portage et d'initiative pour rendre efficient le PLM et faciliter les mutations nécessaires à la mise œuvre du plan d'actions. Leur rôle sur la mutation des places de stationnement sera à ce titre déterminant.

Ainsi, hormis la réalisation de plusieurs études spécifiques, peu d'actions sont directement menées par Est Ensemble qui assure essentiellement un rôle d'animation et de coordination auprès des différents acteurs locaux et supra pour mener à bien l'ensemble des actions de son PLM. La collectivité mène d'autre part plusieurs études spécifiques relatives à différentes thématiques de son PLM. Plusieurs actions nécessitent également des modifications du PLUi.

Est Ensemble assure la mise en œuvre de son PLM à travers les missions suivantes :

Est Ensemble	<u>Coordonner la mise en œuvre des actions et le rôle des différents acteurs de la mobilité sur le territoire</u>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coordinateur technique</li> <li>Coordonne les acteurs pour arrêter la hiérarchisation du réseau viaire sur le Territoire</li> <li>Réflexions sur le devenir des autoroutes sur le Territoire</li> <li>Coordonne les développements de l'offre bus souhaités par le Territoire auprès d'IDFM</li> <li>Soutien technique voire financier pour l'offre de services pour les vélos et la micromobilité</li> <li>Coordonne les acteurs pour arrêter les politiques et le contrôle du stationnement</li> <li>Rôle de coordinateur entre les communes et les associations de commerçants / transporteurs</li> <li>Initiateur, apport d'aides aux associations pour l'accompagnement à la pratique du vélo</li> </ul>
	<u>Actions et étude spécifiques menées par Est Ensemble</u>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'un plan marche avec réalisation des aménagements du Grand Chemin</li> <li>Audit (avec l'appui des communes) de l'accessibilité de la voirie depuis les points d'arrêts prioritaires de TC dans un rayon de 200 m</li> <li>Maître d'ouvrage de certaines études de pôle</li> <li>Diagnostic de l'offre de stationnement en ouvrage</li> <li>Réalisation de l'étude de diagnostic de l'offre de stationnement en ouvrage</li> <li>Réalisation du schéma directeur de la logistique</li> <li>Réalisation d'une étude spécifique sur l'opportunité d'une fourrière communautaire</li> <li>Maitre d'ouvrage pour la réalisation et la coordination des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle sur le territoire</li> <li>Maitre d'ouvrage pour la réalisation d'un PDMe à Est Ensemble et coordinateur pour le lancement des PDMe</li> <li>Maitre d'ouvrage pour la création de poste(s) de Conseillé en Mobilité</li> <li>Relais les informations et les aides disponibles dans le cadre de la ZFE</li> <li>Suivi des mesures du PLM et mise à jour de l'outil de suivi</li> <li>Suivi des incidences environnementales de la mise en œuvre du PLM</li> </ul>
	<u>PLUi</u>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rédaction de la modification du PLUi relative aux normes de stationnement dans les nouvelles constructions</li> <li>Révision du PLUi pour les nouveaux sites à destination logistique &amp; dépôt bus</li> <li>Compétent en matière d'urbanisme et pour l'élaboration du PLUi pour définir un cadre réglementaire favorisant les perméabilités piétonnes</li> </ul>

Les tableaux suivants présentent les différentes missions assurées par les acteurs associés au Plan Local de Mobilité d'Est Ensemble :

	Rôle des acteurs
État	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maître d'ouvrage sur le réseau autoroutier pour mettre en œuvre les mesures visant à limiter les nuisances.</li> <li>Financeurs possibles pour le développement du maillage cyclable</li> <li>Subventions pour les aménagements des grands pôles de correspondances</li> <li>Partenaires pour la réalisation de PDMe à travers la plateforme Pro'Mobilité</li> </ul>
ADEME	Partenaires pour la réalisation de PDMe à travers la plateforme Pro'Mobilité
Région	<ul style="list-style-type: none"> <li>Financeurs possibles pour le développement du maillage cyclable</li> <li>Subventions pour les aménagements des grands pôles de correspondances</li> <li>Subvention pour les emplacements vélos</li> <li>Partenaire technique pour l'application du futur schéma directeur d'Est Ensemble de la logistique et pour la mise en place de livraisons propres</li> <li>Relais des campagnes de communication menées par Est Ensemble</li> <li>Partenaires pour la réalisation de PDMe à travers la plateforme Pro'Mobilité</li> <li>Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au suivi du PLM</li> </ul>
Département	<ul style="list-style-type: none"> <li>Relais des campagnes de communication menées par Est Ensemble</li> <li>Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au suivi du PLM</li> </ul>
CD93	<ul style="list-style-type: none"> <li>Partenaire technique pour la définition de la hiérarchisation, Aménagements de voirie sur les axes où ils sont maître d'ouvrage</li> <li>Partenaire technique des Villes compte tenu de l'impact potentiel des mesures de contraintes sur les circulations sur le réseau de voirie départemental.</li> <li>Gestionnaire de voirie</li> <li>Partenaire technique pour la définition des aménagements de voirie pour les bus sur les axes où ils sont maître d'ouvrage</li> <li>Mise en place des différentes actions du PLM en termes d'aménagements de voirie pour les cycles et les bus</li> <li>Partenaire technique pour l'application du futur schéma directeur d'Est Ensemble de la logistique et pour la mise en place de livraisons propres</li> </ul>
Métropole du Grand Paris	<ul style="list-style-type: none"> <li>Portage institutionnel des souhaits des Territoires auprès des acteurs compétents pour l'évolution des autoroutes</li> <li>Application du pacte logistique / partenaire technique et financier</li> <li>Organise et fixe les règles / aides et le calendrier de la ZFE</li> </ul>
Di RIF	Maître d'ouvrage sur le réseau autoroutier pour mettre en œuvre les mesures visant à limiter les nuisances.
IDFM	<ul style="list-style-type: none"> <li>Partenaire technique et partenaire financier pour les aménagements de voirie favorisant la performance des bus</li> <li>Maître d'ouvrage pour la mise en place de matériel roulant accessible</li> <li>Maître d'ouvrage pour la définition et le financement de la restructuration du réseau de bus</li> <li>Maître d'ouvrage des études des grands pôles inscrits au contrat de plan État- Région</li> <li>Compétent pour le développement des consignes vélos au niveau des pôles d'échanges</li> <li>Compétent sur l'avitaillement des dépôts bus</li> <li>Identification des besoins de dépôts bus</li> <li>Relais des campagnes de communication menées par Est Ensemble</li> <li>Partenaires pour la réalisation de PDMe à travers la plateforme Pro'Mobilité</li> <li>Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au suivi du PLM</li> </ul>
La Mairie de Paris	Potentiel partenaire de l'étude sur l'opportunité d'une fourrière communautaire avec la préfourrière à Pantin
Société du Grand Paris	Financement des études de pôles du Grand Paris Express

Rôle des partenaires locaux	
Communes	<p>Partenaire technique pour la définition de la hiérarchisation, Aménagements de voirie sur les axes où ils sont maître d'ouvrage</p> <p>Réflexions sur le devenir des autoroutes sur le Territoire</p> <p>Détermine les secteurs où la circulation de transit doit être limitée et réalise les aménagements et/ou arrêtés de circulation pour leur mise en œuvre</p> <p>Gestionnaires de voirie</p> <p>Partenaire technique pour la définition des aménagements de voirie pour les bus sur les axes où ils sont maître d'ouvrage</p> <p>Mise en place des aménagements piétons au fur et à mesure sur leur territoire en accord avec le plan marche d'Est Ensemble</p> <p>Audit de l'accessibilité de la voirie depuis les points d'arrêts prioritaires de TC dans un rayon de 200 m et mise en place des cheminements prioritaires</p> <p>Mise en place des différentes actions du PLM en termes d'aménagements de voirie pour les cycles et les bus</p> <p>Mise en place des mesures réglementaires et de contrôle sur le stationnement</p> <p>Maître d'ouvrage des études de pôle</p> <p><i>Compétent en termes de voirie pour l'installation des stationnements</i></p> <p>Compétent en matière de déploiement du stationnement vélo sur l'espace public</p> <p><i>Partenaire technique / identification des secteurs mutables à destination de la logistique / compétent en matière de police de circulation et stationnement</i></p> <p><i>Compétent en matière de déploiement des IRVE et stations de gaz</i></p> <p>Maitres d'ouvrage pour développer l'offre d'autopartage</p> <p><i>Identification des secteurs mutables à destination de la logistique</i></p> <p><i>Définition des politiques de stationnement en accord avec les recommandations du PLM et mène les campagnes de communication et de lutte contre le stationnement illicite.</i></p> <p><i>Consolidation des données liées aux parkings publics en ouvrage sur leur territoire</i></p> <p><i>Partenaires de l'étude spécifique sur l'opportunité d'une fourrière communautaire / lieu de la fourrière à définir</i></p> <p><i>Travail technique pour l'arrêt des normes de stationnement</i></p> <p><i>Identification des secteurs mutables à destination de la logistique &amp; dépôt bus</i></p> <p><i>Relais des campagnes de communication menées par Est Ensemble</i></p> <p><i>Partenaires techniques, apport d'aides aux associations vélos</i></p> <p><i>Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au suivi du PLM</i></p>
CCI	<p><i>Interlocuteur vers les entreprises de logistique / partenaire technique pour l'application du futur schéma directeur d'Est Ensemble de la logistique et la mise en place de livraisons propres</i></p> <p><i>Rôle de coordinateur entre les communes et les associations de commerçants / transporteurs</i></p> <p><i>Partenaires pour la réalisation de PDMe à travers la plateforme Pro'Mobilité</i></p>
Établissements scolaires	Partenaires techniques et pédagogiques
Bailleurs sociaux	<i>Consolidation des données liées aux parkings privés en ouvrage sur Est Ensemble</i>
Employeurs	Initiateur de la démarche de PDMe
Associations Vélos	Organisatrices des stages d'apprentissage pour la pratique urbaine du vélo
Sippere, Sigeif, Metropolis	Syndicat ou organisme auxquels les communes ont délégué la compétence IRVE

### Synthèse par action

	Acteurs du PLM																			
	Est Ensemble	État	Région	Département	CD93	Métropole du Grand Paris	Mairie de Paris	Di RIF	IDFM	Société du Grand Paris	CCI	ADEME	Programme InTerLUD	Communes	Sippere/Sigeif/Metropolis	Établissements scolaires	Bailleurs sociaux	Employeurs	Associations Vélo	
<b>Orientation n°1 Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville</b>																				
Action 1.1																				
Action 1.2																				
Action 1.3																				
Action 1.4																				
Action 1.5																				
Action 1.6																				
Action 1.7																				
Action 1.8																				
Action 1.9																				
Action 1.10																				
<b>Orientation n°2 Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme</b>																				
Action 2.1																				
Action 2.2																				
Action 2.3																				
Action 2.4																				
Action 2.5																				
Action 2.6																				
Action 2.7																				
<b>Orientation n°3 Construire un cadre référentiel et réglementaire pour agir sur les mobilités</b>																				
Action 3.1																				
Action 3.2																				
Action 3.3																				
Action 3.4																				
Action 3.5																				
Action 3.6																				
Action 3.7																				
Action 3.8																				
Action 3.9																				
<b>Orientation n°4 Accompagner le changement des pratiques</b>																				
Action 4.1																				
Action 4.2																				
Action 4.3																				
Action 4.4																				
Action 4.5																				
Action 4.6																				
Action 4.7																				
Action 4.8																				

## 4 COMPATIBILITE - ARTICULATION AVEC LE PDU-IF

### 4.1 PRESENTATION GENERALE DU PDU ÎLE DE FRANCE



Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDU-IF) est un document stratégique relatif aux modes de déplacements des franciliens et des marchandises. Il a été élaboré par le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF, nouvellement Île-de-France Mobilités), autorité organisatrice des transports en Île-de-France, à l'horizon 2020, en charge de son animation et de son évaluation.

**Le PDU-IF a été approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil Régional d'Île-de-France.**

Ce document vise à instaurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité, qui connaissent une croissance évaluée à 7% d'ici 2020, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie, tout en tenant compte des contraintes financières. Il fixe le cadre de la politique de mobilité pour l'ensemble de la région Île-de-France. Il définit, à l'horizon 2020, les objectifs et les actions à mettre en œuvre pour les déplacements tant des personnes que des biens.

Afin de répondre aux enjeux de sécurité, y compris en matière de qualité de l'air et de diminution des émissions de gaz à effet de serre, les objectifs en matière d'évolution des pratiques de mobilité des personnes sont à l'horizon 2020 :

- Un accroissement de 20 % des déplacements en transports collectifs,
- Un accroissement de 10 % des déplacements en modes actifs (vélo et marche),
- Une diminution de 2 % des déplacements en voiture et 2 roues motorisées.

La mise en œuvre des actions du PDU-IF repose sur de nombreux acteurs et particulièrement les départements, les intercommunalités et les communes. Afin de garantir cette mise en œuvre, le STIF et la Région Île-de-France accompagnent financièrement et techniquement les collectivités territoriales sur l'ensemble des thématiques du PDU-IF.

Le PDU-IF 2014-2020 est structuré autour de 9 défis qui recourent un total de 30 actions. L'ensemble de ces actions couvre l'intégralité des modes de déplacements et porte tant sur les mesures d'aménagement du territoire que sur des mesures immatérielles d'accompagnement des acteurs et de communication.

**Le PDU-IF a fait l'objet d'une évaluation environnementale complète. Cette évaluation environnementale, ainsi que le projet de PDU-IF avant adoption, ont reçu un avis de l'autorité environnementale représentée par le préfet de la région Ile de France, rendu en date du 25 Mars 2013.**

### 4.2 BILAN 2021 DU PDU ÎLE DE FRANCE

#### Evaluation du PDU-IF 2014

Défi	Actions
<b>Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs</b>	Action 1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture
<b>Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs</b>	Action 2.1 Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant Action 2.2 Un métro modernisé et étendu Action 2.3 Tramway et T Zen : une offre de transport structurante Action 2.4 Un réseau de bus plus attractif Action 2.5 Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité Action 2.6 Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs Action 2.7 Faciliter l'achat des titres de transport Action 2.8 Faire profiter les usagers occasionnels du pass sans contact Navigo
<b>Défis 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement</b>	Action 3/4.1 Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs Action 3/4.2 Résorber les principales coupures urbaines Action 3.1 Aménager la rue pour le piéton
<b>Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo</b>	Action 3/4.1 Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs Action 3/4.2 Résorber les principales coupures urbaines Action 4.1 Rendre la voirie cyclable Action 4.2 Favoriser le stationnement des vélos Action 4.3 Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics
<b>Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés</b>	Action 5.1 Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière Action 5.2 Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable Action 5.3 Encadrer le développement du stationnement privé Action 5.4 Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion routière Action 5.5 Encourager et développer la pratique du covoiturage Action 5.6 Encourager l'autopartage
<b>Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement</b>	Action 6.1 Rendre la voirie accessible Action 6.2 Rendre les transports collectifs accessibles
<b>Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train</b>	Action 7.1 Préserver et développer des sites à vocation logistique Action 7.2 Favoriser l'usage de la voie d'eau Action 7.3 Améliorer l'offre de transport ferroviaire Action 7.4 Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison Action 7.5 Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises
<b>Défi 8 : Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDU-IF</b>	Sans action sous-jacente
<b>Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements</b>	Action 9.1 Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations Action 9.2 Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires Action 9.3 Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité

Le PDU-IF a fait l'objet d'une démarche d'évaluation en continu dans le cadre des travaux de l'Omnil, l'observatoire de la mobilité en Île-de-France. Un bilan à mi-parcours a été réalisé pour la période 2010 – 2015.

Une feuille de route pour la période 2017 – 2020 a été validée par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en octobre 2017 intégrant la nouvelle dynamique des politiques de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités dans le cadre de la Révolution des Transports. La feuille de route s'est également appuyée sur les enseignements du bilan à mi-parcours et sur une vaste concertation organisée par département auprès des collectivités locales.

La feuille de route est venue compléter le PDUIF en lui donnant une nouvelle ambition, en le précisant, sans toutefois s'y substituer. Elle a ainsi repris la structure du PDUIF, en confortant et complétant les actions initialement inscrites, qu'il s'agissait de poursuivre, de renforcer ou d'adapter, pour leur donner plus d'ambition.

Selon le Code des transports, l'évaluation du PDUIF devait être réalisée au bout de cinq ans par Île-de-France Mobilités, soit à compter de juin 2019. Du fait de la crise sanitaire de 2020, le travail d'évaluation a finalement été réalisé au cours de l'année 2021.

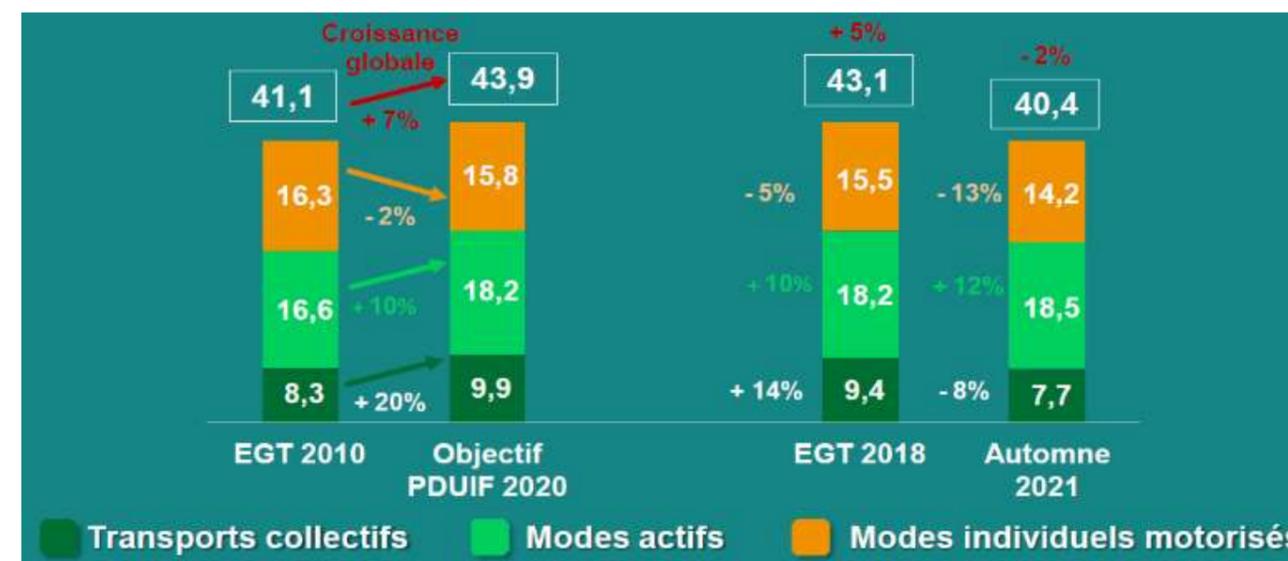
La démarche d'évaluation s'est appuyée sur :

- Les données collectées par Île-de-France Mobilités auprès des opérateurs de transport et des gestionnaires d'infrastructures ferrées, routières ou fluviales ainsi qu'auprès de divers organismes (Airparif, Bruitparif, etc.) dans le cadre de l'évaluation en continu du PDUIF et d'un recueil plus détaillé pour les besoins de l'évaluation ;
- Des analyses réalisées par l'Institut Paris Région (coupures urbaines, sites logistiques) ;
- Des analyses menées par Île-de-France Mobilités (en particulier à partir de la base de données OpenStreetMap) ;
- Une mission confiée au cabinet Mensia Conseil pour l'évaluation de la gouvernance du PDUIF (incluant notamment plus de quatre-vingt-dix entretiens auprès d'élus et de techniciens des collectivités franciliennes).

Le recueil et l'analyse des données a été principalement mené au premier semestre 2021 par les équipes d'Île-de-France Mobilités. Les acteurs ayant contribué à la réalisation de cette évaluation sont Les collectivités d'Île-de-France, les opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures (transports collectifs, routes, réseaux d'énergie, fluvial, logistique, portuaire), les partenaires régionaux (Institut Paris Région, Atelier Parisien d'Urbanisme, DRIEAT et SDES) et la Région Île-de-France.

#### Vigilances sur les résultats du bilan :

- L'analyse des indicateurs chiffrés nécessite la prise en compte de facteurs extérieurs au plan d'actions. Il apparaît relativement délicat d'interpréter l'évolution des indicateurs chiffrés et de les corrélés aux actions mises en œuvre par le PDU-IF. La crise sanitaire de 2019-2020 a pu sur certains volets brouiller les tendances enregistrées entre 2010 et 2018 et masquer ou amplifier l'effet des mesures engagées par le PDU-IF.
- Ces facteurs extérieurs, indépendants de la stratégie déployée par le PDU-IF ou de toutes préoccupations environnementales, induisent des variations des comportements dont l'ampleur est parfois significative. La crise sanitaire de 2019-2020 en a été un exemple.
- Dans un contexte socio-économique tendu, l'évolution du prix des carburants est un autre paramètre extérieur à forte incidence. Il pourra toutefois donner lieu, pour de futurs plans, à de orientations nouvelles intégrant ce levier (recours aux biocarburants pour les TC ou pour les PL, aménagement de stations de carburants alternatifs, etc.).



Atteinte des objectifs de mobilité du PDU-IF- Nombre de déplacements en jour ouvrable (en millions)

Les éléments ci-dessus permettent de prendre la mesure de l'atteinte des objectifs du PDU-IF en termes de report modal et du niveau de réalisation des mesures engagées sur les différents volets Déplacements.

Les résultats du bilan 2021 sont détaillés dans le tableau des pages suivantes.

#### Révision du PDU-IF

Compte tenu de la forme même du PDUIF dont plusieurs actions qui y étaient inscrites avaient explicitement pour horizon l'année 2020 et ont été mises en œuvre, ces dernières doivent être renouvelées. Par ailleurs, le contexte de la mobilité en Île-de-France a fortement évolué depuis l'approbation du PDUIF en 2014 :

Le paysage institutionnel a profondément évolué avec la réforme territoriale et l'évolution des compétences en matière de mobilité. La loi d'orientation des mobilités a notamment rendu obligatoire l'élaboration, par les EPCI franciliens (hors communautés de communes), de plans locaux de mobilité qui ont pour objectif de décliner localement le plan des mobilités en Île-de-France.

- De nouvelles solutions de mobilité ont émergé au fil des évolutions technologiques conduisant à un élargissement de la palette des services disponibles.
- Les enjeux en matière d'environnement et de santé sont encore plus prégnants qu'ils ne l'étaient au début de la décennie 2010. L'urgence climatique doit désormais se décliner dans la recherche d'une mobilité « zéro émission nette ».
- La crise sanitaire a eu un impact majeur sur la mobilité induisant des évolutions dont une part sera pérenne.

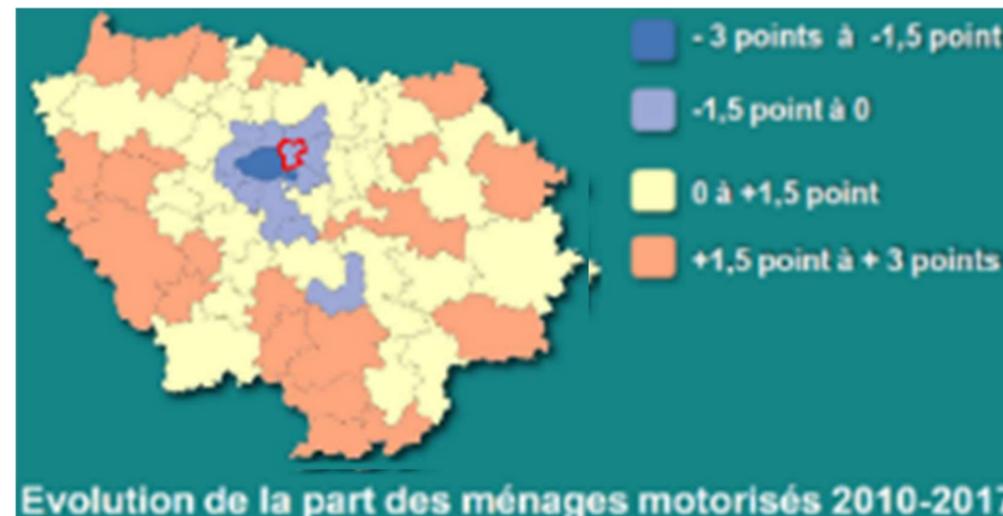
Enfin, le PDUIF doit être compatible ou cohérent avec d'autres planifications en matière d'environnement ou d'aménagement. La mise en révision du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) en vue de l'élaboration d'un SDRIF-E a été décidée par la Région Île-de-France le 17 novembre 2021. L'État a également décidé, en mars 2022, la mise en révision du Plan de Protection de l'Atmosphère.

La révision du PDUIF est donc indispensable pour adapter ses ambitions aux nouveaux défis de la mobilité en Île-de-France. Par **délibération en date du 25 mai 2022**, le conseil d'Île-de-France Mobilités a pris acte de l'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020 et a décidé la mise en révision du PDUIF en vue de l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France 2030.

L'évaluation 2021 fait office de diagnostic pour le prochain Plan de Mobilité d'Île-de-France - Plan Mobîdf -, qui couvrira la décennie 2020 et dont l'élaboration a été initiée en 2022.

	Bilan 2021 du PDU-IF
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mobilité globale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'EGT 2018, soit 2 ans avant la date de fixation des objectifs, a mis en évidence <b>jusqu'en 2018 une croissance de la mobilité conforme aux valeurs prévues</b> par le PDU-IF (+5%/2010). Inflexion sensible entre 2018 et 2021 conduisant finalement à une <b>réduction de la mobilité : -2% en 2021/2010</b> alors qu'il était attendu une hausse de 7%. <b>Conséquence plutôt positive de la crise sanitaire</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Qualité de l'air</li> <li>Emissions de GES</li> <li>Bruit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le PDU-IF avait pour objectif une baisse des émissions de GES de -20%/2010. La <b>baisse constatée de -13% est un résultat encourageant, toutefois inférieur aux attentes.</b></li> <li>Qualité de l'air : <b>L'incidence positive des actions du PDU-IF reste délicate à évaluer du fait de la baisse de la mobilité entre 2018 et 2020</b></li> <li>Bruit : <b>l'opération de résorption du bruit sur l'A3, secteur de Noisy-le-Sec, est réalisée</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sécurité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Amélioration constante de la sécurité routière.</b> Nette diminution de la gravité des accidents pour les piétons et les cyclistes</li> <li>Des <b>attentes encore insatisfaites</b> : Entre 2005-2009 et 2015-2019. <b>Diminution de 24% des tués et blessés hospitalisés alors que l'objectif du PDU-IF est de -50%</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Voiries</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Constat négatif en termes de congestion des flux : forte évolution à la hausse entre 2008 et 2017 des km de bouchons sur le réseau national en Île de France, même en heures creuses</li> <li>Peu d'évolution du linéaire de voirie</li> <li>Diversification de ses usages réduisant la place de la voiture et conduisant localement à une augmentation de la congestion</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Usage des modes individuels motorisés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Usage : <b>Des conditions d'usage de la voiture qui évoluent indépendamment des politiques de mobilité franciliennes : évolution du prix des carburants, baisse du taux de possession du permis de conduire et évolution du rapport à la voiture chez les jeunes.</b></li> <li>L'EGT2018 indique que la <b>décroissance souhaitée a été largement atteinte dès 2018 avec -5% en 2018/2010</b> au lieu des -2% attendu en 2020.</li> <li>Effet positif accentué entre 2018 et 2021 mais dépendant probablement de facteurs non liés aux actions du PDU-IF et conduisant à une baisse imprévisible de -13% de l'usage des véhicules personnels entre 2010 et 2021</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>PL - Logistique et livraisons</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Constat d'une <b>fragilisation de l'armature logistique</b> qui nécessite d'être préservée</li> <li><b>Logistique insuffisamment prise en compte dans les documents d'urbanisme</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Politique de stationnement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Volet perfectible</b> : L'objectif ambitieux du PDU-IF de mettre en place du stationnement payant dans 153 communes n'est pas réalisé. 95 communes ont instauré du stationnement payant en IDF mais <b>peu de changement depuis 2010</b></li> <li>Amélioration des taux de rotation mais <b>constat de fortes hausses des tarifs</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Transports collectifs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Usage : <b>L'objectif de +20% ambitionné par le PDU-IF n'a pas été atteint.</b> Tendence correcte jusqu'en 2018 avec +14% mais forte régression entre 2018 et 2021 se traduisant par une <b>baisse de -8% de l'usage des TC en 2021/2010.</b> Probable effet négatif de la crise sanitaire.</li> <li>Offre : <b>Objectif fixé de +25% de l'offre entre 2010 et 2020 partiellement atteint.</b> Situation 2020 : augmentation de 22% de l'offre théorique. 30% des projets d'infrastructures en services et 27% en travaux.</li> <li>Qualité de service : <b>Ponctualité encore fragile sur le réseau ferré. Problème de vitesse commerciale sur le réseau bus entretenu par les la difficulté de partage de la voirie</b></li> <li>Parc : renouvellement en cours. 22% du parc propre</li> <li>Apparaît comme un volet complexe et nécessitant de fortes dépenses (investissements, fonctionnement)</li> </ul>

	Bilan 2021 du PDU-IF
<ul style="list-style-type: none"> <li>Modes actifs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Usage : Progression des modes actifs entre 2010 et 2018 conforme aux objectifs du PDU-IF(+10%). <b>Progression de +12% en 2021/2010 supérieure aux attentes</b></li> <li>Marche : <b>Peu d'actions concrètes pour favoriser la marche</b> pourtant en développement depuis la crise sanitaire (télétravail). Des <b>évolutions attendues en lien avec la rigueur sur le stationnement et les conditions d'accessibilité</b></li> <li>Vélo : Constat d'une <b>accélération sensible (km de voies et aménagements)</b> dopés par les « coronapistes » et le développement des vélos électriques.</li> <li>Qualité des aménagements perfectibles (continuités, stationnement cycle)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Accessibilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Voie : Loin d'être réalisée malgré les efforts engagés.</b> Pris en compte insuffisante de tous les publics concernés (40% des usagers) : personnes handicapées, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et parents avec enfants</li> <li><b>TC</b> : Satisfaisant sur Métro-RER mais <b>encore perfectible sur le réseau Bus</b> où <b>seulement 64% des lignes de bus prioritaires sont accessibles et même 48% en grande couronne</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Franciliens acteurs responsables de leurs déplacements</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Évolutions différenciées de la part des ménages motorisés selon les territoires franciliens</b> : de -3 points à Paris à +3 points en périphérie de l'IDF</li> <li>Essor encore très limité du covoiturage</li> <li>Transition vers l'électrique : Pas de données pertinentes sur l'évolution vers ce vecteur</li> </ul>



EGT : Enquête Globale de Transport

### 4.3 COMPATIBILITE DU PLM AVEC LE PDU ILE DE FRANCE

Le PDU-IF propose un ensemble d'actions dont l'application n'est pas toujours possible à l'échelle locale. Le niveau d'implication de chaque territoire sur l'ensemble des défis stratégiques proposés par le PDU-IF n'est pas identique et nécessite une lecture prenant en compte les spécificités de chacun d'eux.

Les Plans Locaux de Mobilité (PLM) permettent ainsi une adaptation au contexte du territoire concerné. C'est dans ce cadre qu'Est Ensemble a choisi d'engager en 2021 la démarche de révision du PLD de 2015 en PLM.

Bien que en déclinant des orientations du PDU-IF auquel il fait référence, le plan d'actions opérationnelles du PLM d'Est Ensemble s'appuie sur le contexte local. Il a été élaboré à partir des enjeux spécifiques révélés par le diagnostic des déplacements du territoire réalisé en 2022. Il hiérarchise ses références au PDU-IF selon l'adéquation du territoire aux défis qu'il défend et aux actions qu'il propose.

Le diagnostic validé en juillet 2022 a révélé les spécificités suivantes :

- L'enjeu de circulation en termes de **sécurité des usagers**, de **fluidification des flux**, de **maitrise des flux PL** et de **cohabitation modale**,
- L'enjeu **d'amélioration des services apportés par les transports collectifs et des pôles d'échanges** dont l'usage est majoritaire sur le territoire et dont le fonctionnement conditionne le quotidien des usagers,
- L'enjeu du **partage de la voirie** et de la **place à accorder au stationnement** en tant que condition préalable à la bonne mise en œuvre des actions et paramètre facilitateur du report modal,
- L'enjeu de la **pacification** et de **l'amélioration des conditions de circulation** permettant une **évolution significative des modes actifs** (vélo et marche à pied),
- L'enjeu du **rapport à la voiture** et de l'intégration des nouvelles mobilités (véhicules partagés, covoiturage, etc.)

Pour y répondre et apporter une vision stratégique adaptée au territoire, le plan d'actions du PLM d'Est Ensemble s'articule autour de quatre orientations stratégiques :

- 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
- Mobiliser les outils règlementaires pour agir sur les mobilités
- Accompagner le changement des pratiques modales



Le PLM exploite les forces et faiblesses du PDU-IF révélées dans le cadre du bilan 2021 pour ajuster les mesures à mettre en œuvre sur Est Ensemble et améliorer l'efficacité des actions du PLM sur la mobilité locale.

Les éléments ci-après, établis à partir du bilan 2021 du PDU-IF 2014, rendent compte du niveau d'adéquation d'Est Ensemble aux mesures opérationnelles proposées par le PDU-IF en 2014. Ils permettent de mieux comprendre le niveau de référence du futur PLM au PDU-IF2014 et 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 PDU-IF 2014.

Le PLM doit s'assurer de sa compatibilité avec le PDU-IF en vigueur. Pour autant, en associant Ile de France Mobilité et en analysant le bilan 2021, il intègre, autant que possible, les réflexions et les nouvelles orientations qui sont en cours d'élaboration à l'échelle de la Région Ile-de-France, menées dans le cadre de la révision.

Les tableaux suivants présentent le niveau d'intégration des principaux éléments du PDU-If 2014 et de son bilan 2021 dans le projet de PLM Est Ensemble.

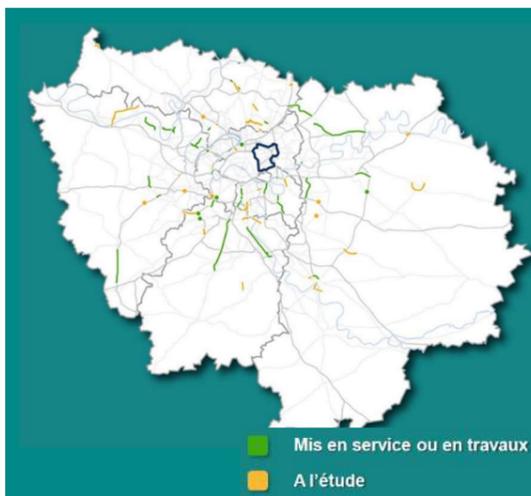


Fig.1 - Avancement des projets routiers



Fig.2 -Voies réservées sur autoroute

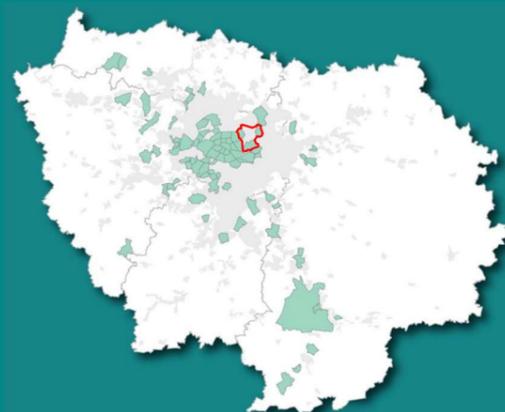


Fig.3 -Villes à 30km/h

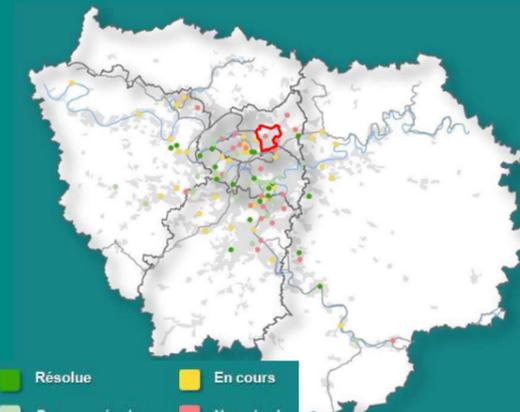


Fig.4 -Coupures urbaines

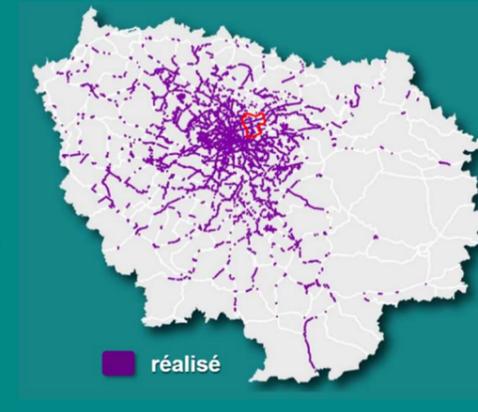


Fig.5 -Réseau cyclable structurant

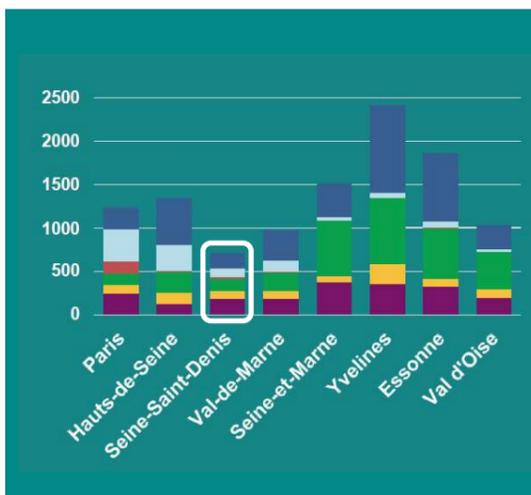


Fig.6 -Aménagements cyclables

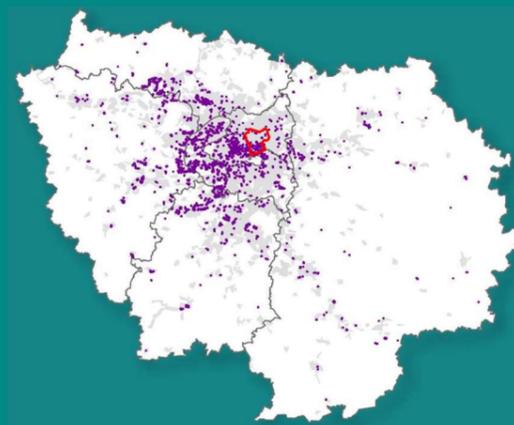


Fig.7 - Zones de rencontre



Fig.8 - Projets de transports collectifs

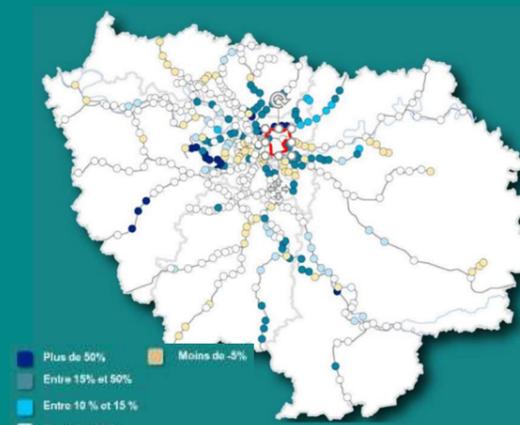


Fig.9 – Évolution 2010-2020 du nombre d'arrêts en gare par jour

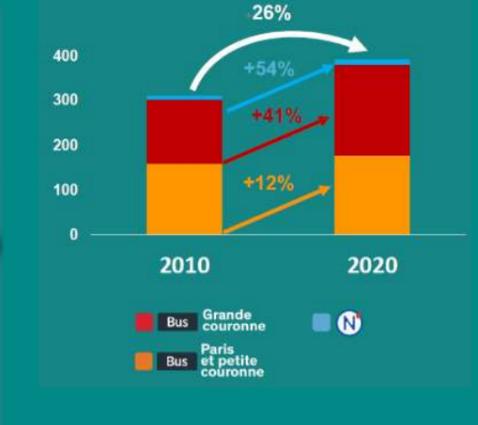
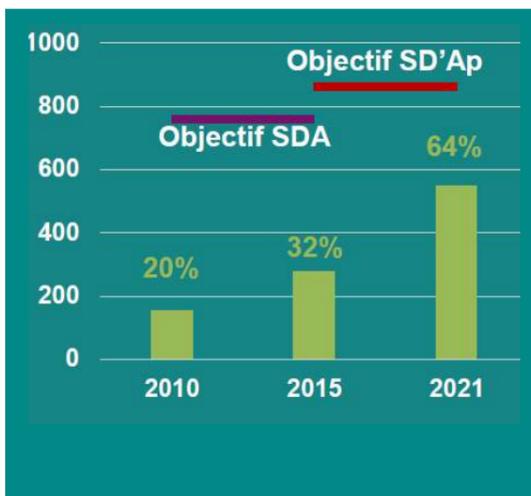


Fig.10 - Offre Bus (milliers de véhicules)



11 - Accessibilité des lignes de Bus



Fig.12 - Accessibilité des Gares

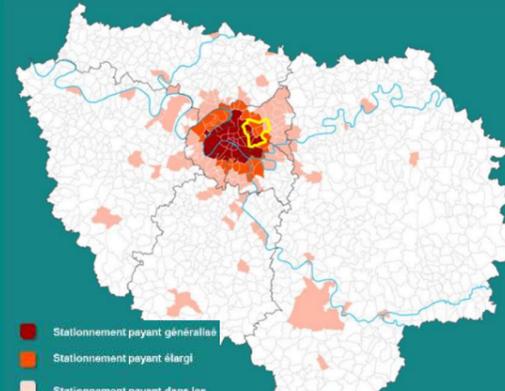


Fig.13 - Recommandations Stationnement

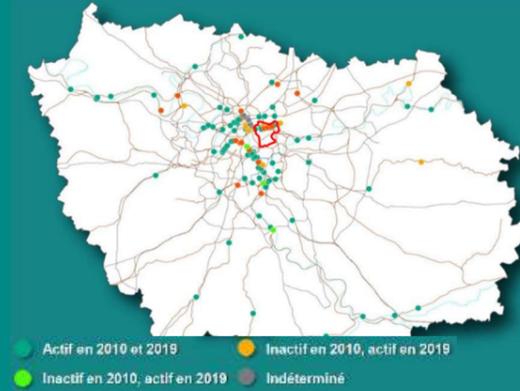


Fig.14 - Évolution sites à vocation logistique

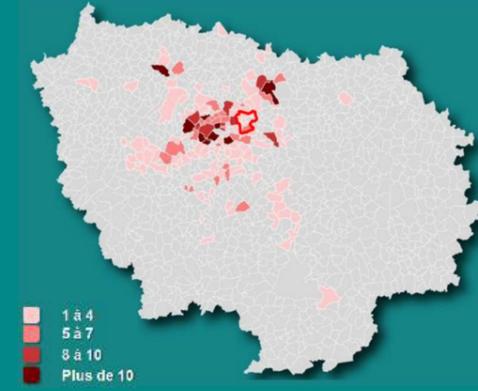


Fig.15 -Nb Plans de mobilité par commune

Illustration des leçons du bilan 2021 du PDU-IF pour le PLM Est Ensemble

Volet d'action	Le PDU-IF 2014 et son bilan	Niveau d'intégration dans le projet de PLM Est Ensemble
Sécurité	<p><u>Sécurisation de la voirie</u> : Volonté forte du PDU-IF d'améliorer les conditions de sécurité.</p> <p>Pas de ciblage particulier sur Est Ensemble</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Constat d'une <b>baisse significative des accidents graves</b> intégrant des piétons ou des cyclistes sur depuis la mise place du PLD 2015</li> <li>- <b>Les grands pôles routiers et autoroutiers seront traités via certaines actions du PLM et sur les autres études en cours à Est Ensemble.</b> Les enjeux de sécurité sont traités de façons implicites via la pacification de la voirie en milieu urbain dense</li> <li>- <b>Le PLM met fortement l'accent sur la pacification de la voirie</b> et propose un ensemble de mesures à même de réduire la place des Véhicules légers et poids lourds en cœur d'agglomération</li> </ul>
Voirie	<p><u>Amélioration de la voirie</u> : <b>Il n'y a pas d'opération ciblée par le PDU-IF sur le Territoire Est Ensemble</b> (fig.1). L'enjeu du partage multimodal de la voirie est renforcé</p> <p><u>Réservation de voies pour les bus et taxis sur les autoroutes</u> : <b>ne concerne que la section de l'A3 située sur Noisy-le-Sec</b> (fig.2).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Amélioration de la voirie</u> : Aucune intervention directe sur la voirie n'est prévue à destination des véhicules particuliers hormis la réflexion sur le partage avec les autres usagers et le stationnement. <b>Le PLM porte des actions de partage de la voirie pour améliorer la vitesse commerciale des lignes fortes de TC pouvant conduire à des aménagements ponctuels ainsi qu'à une réflexion sur la recomposition des espaces publics pour un partage de l'espace aux différents usagers.</b></li> <li>- <u>Réservation de voies pour les bus et taxis sur les autoroutes</u> : <b>Action prévue dans le PLM dans la stratégie de pacification des autoroutes en s'appuyant sur l'expérimentation future de couloirs bus sur l'A3</b></li> </ul>
Usage des modes individuels motorisés	<p>Proposés par le PDU-IF, la <b>règlementation du stationnement</b> et le <b>partage de la voirie plus favorable aux autres modes</b> sont <b>applicables et adaptés à l'ensemble des communes d'Est Ensemble</b></p> <p>Deuxième axe du PDU-IF, le <b>développement de l'autopartage</b> et du <b>covoiturage</b> sont <b>exploitables sur Est Ensemble notamment à proximité des pôles d'échange</b></p> <p>Le bilan du PDU-IF met également en avant que l'évolution des usages de la voiture reste très dépendante de facteurs extérieurs au plan d'action</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proposés par le PDU-IF, la <b>règlementation du stationnement</b> et le <b>partage de la voirie plus favorable aux autres modes</b> constituent l'un des axes majeurs du PLM Est Ensemble. Cette mise en place d'une réglementation du stationnement et son contrôle sont au cœur de la stratégie du PLM dans le but de d'ouvrir la voirie à d'autres usages.</li> <li>- Deuxième axe du PDU-IF, le <b>développement de l'autopartage</b> et du <b>covoiturage</b> est relayé par le PLM, notamment sur le <b>réseau magistral d'Est Ensemble et à proximité des pôles d'échange.</b></li> <li>- La recommandation de <b>mise en place des moyens matériels et humains pour assurer un contrôle efficace du stationnement</b> est un des leviers forts exploité par le PLM pour limiter l'usage des VL</li> </ul>
PL – Logistique et Livraisons	<p><u>Préservation de sites multimodaux existants et de leur potentiel de développement</u> : Concerne principalement Paris et la première couronne. <b>L'armature logistique est importante sur Est Ensemble notamment sur la RD933 (ex RN3) (fig.14)</b></p> <p><u>Report vers d'autres modes de transport (voies d'eau et transport ferroviaire)</u> : <b>Les sites à vocation logistique se développent le long du canal de l'Ourq.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement <b>d'hôtel logistique en projet sur Bobigny.</b> Le PLM propose de préserver sur <b>Est Ensemble les sites à vocation logistiques.</b> Communication auprès des différents opérateurs en IDF sur la présence de sites dédiés en attente d'opérateur</li> <li>- <b>Une action du PLM doit permettre une accélération du déploiement de réseaux d'avitaillement électrique (station de recharge) et GNV.</b></li> <li>- <b>Forte volonté du PLM d'améliorer et d'optimiser les conditions de livraisons en milieu urbain dense</b> (interventions au niveau des pôles d'échanges, développement des consignes pour récupérer les colis du e-commerce, etc.).</li> </ul>

Volet d'action	Le PDU-IF 2014 et son bilan	Niveau d'intégration dans le projet de PLM Est Ensemble
Stationnement	<p><u>Réforme du stationnement sur voirie</u> : La principale mesure du PDU-IF consiste à mettre en place du stationnement payant sur 153 communes. <b>Thématique à fort enjeu sur Est Ensemble puisque la mise en œuvre opérationnelle des actions du PLM sur d'autres thématiques reste en partie conditionnées à la réduction du stationnement.</b></p> <p><u>Respect des normes de stationnement pour les constructions neuves</u> : En cohérences avec les exigences du PDU-IF, <b>Est Ensemble devra s'attacher au respect de ces normes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S'appuyant sur les caractéristiques du territoire, les propositions faites en la matière dans le PLM restent la traduction des recommandations du PDU-IF en termes de politique de stationnement.</li> <li>- Le PLM <b>exploite l'optimisation de l'espace public</b> pour une meilleure mobilité favorisant le <b>report modal et ainsi réduire l'enjeu stationnement</b></li> <li>- 85% du stationnement payant est situé sur seulement 3 communes : Montreuil, Le Pré St-Gervais et Pantin. Le PLM préconise les <b>politiques de stationnement et de son contrôle. Il fixe les modalités de contrôle et de respect des réglementations mises en place L'EPT fait des recommandations aux communes mais ne dispose pas des compétences ni sur les réglementations de stationnement ni sur leur contrôle.</b></li> </ul>
Transports collectifs	<p><u>Projets de transports collectifs</u> : Les projets de transports collectifs menés dans le cadre du PDU-IF concernent majoritairement la Petite couronne. <b>À ce titre, Est Ensemble, où la desserte TC est bien représentée dans les parts modales des déplacements, participe à l'augmentation de l'offre prévue par le PDU-IF.</b></p> <p><u>Trains-TER</u> : Peu d'actions marquantes du PDU-IF sur le territoire Est Ensemble - (fig.9)</p> <p><u>Métro/Tramway</u> : <b>De grands projets sont en cours sur Est Ensemble.</b></p> <p><u>Bus</u> : <b>Le souhait de rendre le réseau plus attractif est globalement atteint. La progression attendue reste cependant plus faible en Petite Couronne (+12%)</b> - (fig.10). Projet porté par IDFM, le TZen 3, bus à haute qualité de service, doit être déployé sur l'ex-RN3 via Pantin, Bobigny, Romainville, Noisy-le-Sec et Bondy.</p> <p><u>Pôles d'échanges</u> : Leurs amélioration est annoncée comme effective dans le bilan 2021 mais aucune référence n'est faite à Est Ensemble</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Le PLM cible l'amélioration du réseau Bus notamment en termes d'offre</b> en fonction des besoins et des opportunités identifiés par l'étude menée par Est Ensemble et Île-de-France Mobilités</li> <li>- <u>Trains-TER</u> : Pas d'actions spécifique dans le cadre du PLM.</li> <li>- <u>Métro/Tramway</u> : Pas d'action directe prévues mais l'EPT porte politiquement certains projets et un renforcement de l'offre dans le cadre du PLM.</li> <li>- <u>Bus</u> : Le PLM poursuit la démarche engagée dans le PDU 2015 et <b>accompagne les modes lourds arrivant prochainement sur le territoire (TZen 3, M11/T1)</b> - (fig.8). Sans action directe sur le projet TZen 3, le PLM s'en fera le relais et l'intégrera dans la stratégie globale en cohérence avec les objectifs du SCOT.</li> <li>- <u>Pôles d'échanges</u> : <b>Pas de nouveau pôle d'échange prévu dans le PLM.</b> L'enjeu d'un nouveau Pôle multimodal au niveau du Carrefour de la Folie n'est pas envisagé à l'horizon du PLM. Ses ambitions portent plutôt sur l'amélioration des pôles existant pour une meilleure multimodalité.</li> </ul>
Modes actifs	<p><u>Pacification de la voirie</u> : <b>Le territoire Est Ensemble fortement concerné par cet enjeu</b> du fait de sa proximité à la Ville de Paris - (fig.3). 3 communes sont déjà passées au 30 km/h : Pantin, Montreuil, Bondy.</p> <p><u>Coupures urbaines</u> : 100 coupures ciblées par le PDU-IF dont 74 traitées. Problématique à prendre en compte sur Est Ensemble avec <b>des coupures limitant le développement de modes alternatifs.</b> – (fig.4). Une coupure reste non résolue sur le territoire (canal).</p> <p><u>Réseaux et aménagements cyclables</u> : forte densité du réseau cyclable proportionnée à sa forte densité urbaine et du maillage viaire – (fig. 5). <b>Son extension, son niveau d'aménagement, et la capacité à rendre la voirie urbaine cyclable font partie des problématiques d'Est Ensemble où les aménagements sont insuffisants.</b>– (fig.6).</p> <p><u>Stationnement privatif Vélo</u> : Au-delà du constat positif sur les km de voies cycles, le PDU-IF prescrit des normes minimales en matière de places de stationnement dédiées aux cycles dans les bâtiments.</p> <p><u>Développements du stationnement et des services</u> : La réservation de places de stationnement et l'inscription dans les PLU des normes de places à construire concerne toutes les collectivités. <b>Toutes les communes d'Est Ensemble sont concernées</b></p> <p><u>Zones de rencontre</u> : Niveau d'implantation de ce type de zone proportionnel à la densité urbaine. <b>Sur Est Ensemble, leur présence est nécessaire compte tenu de la densité urbaine locale.</b> Différentes zones de rencontre sont déjà en place principalement sur Pantin, Montreuil, Bondy – (fig.7).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Pacification de la voirie</u> : Fort enjeu pour la collectivité et axe majeur du PLM. <b>Généralisation de la vitesse à 30km/h sur l'ensemble du territoire et sécurisation de toutes les entrées/sorties des établissements scolaires.</b></li> <li>- <b>Mise en place de « poches étanches » permettant de favoriser les modes actifs, d'éviter le trafic PL, et de fixer sans l'interdire le trafic VL sur les axes structurants.</b></li> <li>- <u>Coupures urbaines</u> : <b>La coupure sur le canal de l'Ourcq s'appuie sur différents projets de passerelles modes actifs</b></li> <li>- <u>Réseaux et aménagements cyclables</u> : Densité du réseau cyclable proportionnée à la densité urbaine – (fig.5). <b>Plus que l'extension du réseau, l'amélioration du niveau d'aménagement et la capacité à rendre la voirie urbaine cyclable est un enjeu local prédominant. Sujet au cœur des actions du PLM conditionnant l'amplification du report modal (sécurité, confort, stationnement, place en entreprise, etc.).</b> – (fig.6). <b>Les conditions de mises en œuvre en lien avec la réduction de la place des VL et la limitation de l'usage de la voirie pour le stationnement restent à définir.</b></li> <li>- <u>Stationnement privatif Vélo</u> : <b>Le PLM ira au-delà de ces prescriptions en imposant des normes particulièrement élevées avec une ambition de 1 place de stationnement par nouvel habitant</b> dans les nouveaux bâtiments à vocation logement</li> <li>- <u>Développements du stationnement et des services</u> : La réservation de places de stationnement et l'inscription dans les PLU des normes de places à construire concerne toutes les collectivités. <b>Le PLM cherchera à indexer les normes de stationnement au taux de motorisation des ménages et aux contextes locaux.</b></li> <li>- <u>Zones de rencontre</u> : <b>Présence favorisée sur le territoire par la mise en place des « poches étanches » prévues par le PLM</b></li> <li>- <u>Marche</u> : <b>Réalisation de cheminements piétons qualitatifs, augmentation du territoire « marchable » et exploitation du Grand Chemin pour favoriser la marche</b></li> </ul>

Volet d'action	Le PDU-IF 2014 et son bilan	Niveau d'intégration dans le projet de PLM Est Ensemble
Accessibilité	<p><u>Levée à 80% des situations bloquantes</u> : Sujet sans concession pour toutes les communes que ce soit pour l'amélioration des bandes passantes piétons ou pour les conditions d'accès aux transports collectifs. <b>L'accès au réseau bus reste une carence globale</b> en Ile-de-France- (fig.11)</p> <p><b>Les travaux de mise en accessibilité de la gare de Pantin apparaissent en cours – (fig.12)</b></p> <p>Mise en œuvre du SD'Ap : La stratégie du PDU-IF porte sur les 2 volets : « Rendre la voirie accessible » et « Rendre les transports collectifs accessibles »</p>	<p>- <b>La stratégie développée s'appuie sur une logique d'itinéraires</b></p> <p>Le PLM propose de <b>déterminer les itinéraires prioritaires à aménager et de fixer avec les communes une priorisation des aménagements dans les 5 ans du PLM</b></p> <p><b>Le PLM propose l'achèvement du SD'Ap sur Est Ensemble pour les 96 arrêts de TC concernés.</b></p>
Franciliens acteurs responsables de leurs déplacements	<p><u>Développer les usages partagés de la voiture</u> : Action « sans frontière particulière » sur l'Ile-de-France visant à une utilisation plus rationnelle de la voiture. <b>Concerne l'intégralité du territoire mais reste un axe stratégique moins fort que sur d'autres secteurs d'IDF du fait que 43,7% des ménages d'Est Ensemble ne possèdent pas de voiture, que le taux de motorisation moyen n'est que de 0,63 et que les actifs utilisent massivement les TC pour leurs trajets quotidiens</b></p> <p><u>Transition énergétique du parc de voitures</u> : le PDU-IF poursuit l'objectif de déploiement d'infrastructures de charge publiques et développe les zones à faibles émissions (ZFE). <b>Proche de Paris, le territoire est directement concerné par cette évolution</b></p> <p><u>Plan De Mobilité Employeur</u> : Est Ensemble concernée comme toutes les collectivités d'Ile-de-France par cette mesure. Le lancement de ces PLMe apparait globalement hétérogène sur le territoire IDF- (fig.15).</p> <p><b>L'objectif du PDU-IF est d'y inclure 30% des personnes travaillant en entreprise ou en administration.</b></p>	<p>- <u>Développer les usages partagés de la voiture</u> : Malgré le faible taux de motorisation, <b>le développement de l'autopartage reste un objectif d'Est Ensemble notamment pour diminuer la pression sur le stationnement automobile en voirie et pour favoriser une démotorisation des ménages en lien avec la ZFE.</b></p> <p>- <b>Une des 4 orientations stratégiques du PLM est intégralement dédiée à l'accompagnement du changement des pratiques, essentiellement sous forme de communication et de conseil.</b> Cette action se traduit par la Création d'un poste de Conseil en mobilité avec un site dédié sur le fonctionnement et les aides en ligne</p> <p>- <u>Transition énergétique du parc de voitures</u> : <b>Le déploiement planifié de bornes électriques est prévu dans le PLM et le développement de l'usage de biocarburants mais uniquement à destination des TC et PL sur les sites logistiques du territoire.</b></p> <p>- <u>Plan De Mobilité Employeur</u> :</p> <p><b>L'ambition opérationnelle reste limitée à la mise en place de réunions avec les employeurs des secteurs concernés pour expliciter la démarche de PDMe et favoriser leurs lancements.</b></p> <p><b>La piste d'une création d'un poste dédié au suivi et coordination des actions du PLM Est Ensemble qui pourrait jouer un rôle de Conseil en Mobilité auprès des entreprises concernées par les PDMe, est en réflexion</b></p>
Qualité de l'air Émissions de GES Bruit	<p><u>Qualité de l'air</u> : <b>Baisse significative des émissions du transport routier</b> sur la période 2010-2019 : <b>-32% pour les Nox et -17% pour les PM10.</b></p> <p><u>Véhicules propres</u> : les ambitions sur la mise en place des points de charge sont loin d'être atteintes (13%)</p> <p><b>GES : Amélioration insuffisante des émissions de GES</b> au regard des objectifs initiaux fixés de -20%/2010</p> <p><u>Bruit</u> : <b>Mise en œuvre incomplète des actions</b> menées sur la réduction du bruit</p>	<p>- <b>Le PLM favorise le report vers des carburants moins émissifs pour les TC et les PL au sein des sites logistiques</b> (création de station Bio GNV, etc.)</p> <p>- Le <b>dimensionnement des IRVE proposé par le PLM est adapté au développement prévisible du parc électrique.</b> L'identification du type de bornes les plus adaptées est celle de bornes « normales » à destination des résidents mais une programmation de leur mise en place devra être réalisée par les communes.</p> <p><b>L'évolution du parc automobile reste déconnectée de la stratégie du PLM. Les enjeux de la ZFE sont intégrés au PLM notamment via le suivi des indicateurs qualité de l'air.</b></p> <p>- La réduction du bruit en milieu urbain dense sera en partie traitée par l'ensemble des mesures de pacification de la voirie, notamment via la <b>réduction des PL en cœur d'agglomération</b></p>

## 5 ARTICULATION ET COMPATIBILITE DU PLM AVEC LES AUTRES SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES

### 5.1 PRESENTATION DES DOCUMENTS CADRES

#### 5.1.1 Le SCoT

Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Île de France, approuvé le 13 juillet 2023 est un document de planification stratégique intercommunale. Il couvre les 9 communes d'Est Ensemble.

Le plan d'aménagement et de développement durable (PADD) fixe les objectifs et politiques d'urbanisme en matière d'habitat, d'environnement, de développement économique, d'implantation commerciales, de déplacements, de services ou encore de grands équipements.

Les 12 orientations prioritaires du PADD sont les suivantes :

- Conforter une métropole polycentrique, économe en espace et équilibrée dans la répartition de ses fonctions ;
- Embellir la Métropole et révéler les paysages, renforcer la présence de la nature et de l'agriculture en ville, renforcer le développement de la biodiversité en restaurant notamment des continuités écologiques telles que les trames vertes et bleues, tout en offrant des îlots de fraîcheur et la rétention de l'eau à la parcelle ;
- Permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement ;
- S'appuyer sur les nouvelles technologies et les filières d'avenir pour accélérer le développement économique, la création d'emplois et la transition écologique ;
- Mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la Métropole du Grand Paris au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde ;
- Offrir un parcours résidentiel à tous les métropolitains ;
- Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible ;
- Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports en commun et tisser des liens entre territoires.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs fixe les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains, et à urbaniser, et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers.

Les 12 orientations du DOO sont :

- Confirmer la place de la Métropole comme première créatrice de richesse en France en confortant les fonctions productives et la diversité économique ;
- S'appuyer sur les nouvelles technologies et les filières d'avenir pour accélérer le développement économique, la création d'emplois et la transition écologique ;
- Mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la métropole du Grand Paris au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde
- Conforter une métropole polycentrique, économe en espace et équilibrée dans la répartition de ses fonctions,
- Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports en commun et tisser des liens entre territoires ;
- Permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement ;
- Offrir un parcours résidentiel à tous les métropolitains ;
- Renforcer la présence de la nature et développer la biodiversité
- Protéger et mettre en valeur les grands paysages en tenant compte de la topographie naturelle, des grandes compositions urbaines et des grandes infrastructures \*
- Engager le territoire métropolitain dans une stratégie ambitieuse d'économie circulaire et de réduction des déchets ;
- Organiser la transition énergétique ;
- Maîtriser les risques et lutter contre les dégradations environnementales ;

#### 5.1.2 Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) d'Est-Ensemble

Le PCAET d'Est Ensemble a été adopté lors du Conseil de territoire du 21 février 2017 après avis conforme de la Métropole du Grand Paris. Ce PCAET est en cours de révision actuellement. Il comprend 54 actions réparties en 8 orientations stratégiques qui constituent une réponse locale aux enjeux sociaux et climatiques du territoire. L'orientation 2 regroupe plusieurs actions portant sur les déplacements à décliner par le PLM, notamment :

- 2.1 : Rendre les transports en commun plus attractifs ;
- 2.2 : Offrir une place prépondérante aux modes actifs ;
- 2.3 Améliorer le transport et la livraison des marchandises ;
- 2.5 : Accompagner les ménages et les petites entreprises vers une mobilité moins polluante ;

Le PCAET d'Est Ensemble fait actuellement l'objet d'une révision qui doit permettre d'accélérer la transition du territoire, de s'aligner avec les objectifs de la Métropole du Grand Paris et de renforcer la prise en compte des enjeux de pollution de l'air, de sobriété énergétique, d'adaptation et d'économie circulaire comme ceux de justice sociale.

Pour ce faire, Est Ensemble a voulu s'engager dans une démarche plus globale en réalisant des études complémentaires aux diagnostics réglementaires du PCAET. Ces travaux portent notamment sur la planification énergétique territoriale, la qualité de l'air et les impacts sociaux de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) métropolitaine, et la vulnérabilité du territoire en particulier face aux îlots de chaleur urbains. Enfin, un outil cartographique de visualisation des enjeux énergétiques du territoire, développé spécifiquement pour Est Ensemble, complète le dispositif.

Dans une démarche de cohérence des documents cadre, le PCAET en cours de révision ainsi que le Plan Air ont été travaillé en lien avec l'élaboration du Plan Local de Mobilité via notamment des ateliers de travail avec les partenaires et habitants. Le Plan Climat et le plan Air reprennent les orientations et actions du PLM dans son axe 3 « Un territoire qui agit pour la qualité de l'air et limite l'usage de la voiture en déployant les mobilités actives »

Axe Stratégique N°3	Plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques territorial, pour la qualité de l'air et la réduction de l'usage de la voiture individuelle en déployant les mobilités actives
3.1	Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville (orientation 1 du PLM)
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) (en lien avec l'orientation 4 du PLM pour la partie sensibilisation et communication)
3.3	Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'auto-solisme (orientation 2 du PLM)
3.4	Optimiser la logistique et la gestion des flux de marchandises sur le territoire
3.5	Actualiser et animer le Plan de Déplacement de l'Administration (PDA)
3.6	Remplacer les installations de chauffage au bois les plus polluantes et les installations de chauffage au fioul

### 5.1.3 Le Plan Local d'Urbanisme d'Est-Ensemble

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal d'Est Ensemble a remplacé les Plans Locaux d'Urbanisme des 9 communes membres. Il a été adopté le 4 février 2020.

La première procédure d'évolution du Plan Local d'urbanisme intercommunal, la modification simplifiée n°1 a été approuvée le 29 juin 2021. Le 24 mai 2022, la seconde procédure d'évolution, la modification n°1, a été approuvée en Conseil de Territoire. Elle est entrée en vigueur le mercredi 20 juillet 2022.

Une procédure de modification n°2 est en cours avec une enquête publique s'étant tenue du 20 février 2023 au 22 mars 2023.

Le rapport de présentation dresse un diagnostic et un état initial de l'environnement du territoire (TOME 1 : 2.1 Diagnostic et 2.2 Etat initial de l'environnement).

La démarche d'évaluation environnementale du PLM et notamment la présente demande d'examen au cas par cas s'appuie notamment sur cet état initial du territoire.

Le PADD fixe les grands objectifs et stratégique du PLUi d'Est Ensemble, 3 axes ont été définies au travers de ce document :

- Vers une ville renaturée et de qualité pour tous ;
- L'humain et le vivre ensemble au cœur du projet ;
- L'héritage, la résilience et la transition écologique comme moteurs d'une évolution maîtrisée ;

Chacun des 3 grands axes ont été déclinés selon 5 thématiques, dont la mobilité et coupures urbaines. Ainsi les actions pouvant être liés au PLM d'Est Ensemble sont :

- Favoriser à court et moyen termes l'amélioration et la création des transports collectifs ;
- Développer et diversifier les moyens de se déplacer ;
- Réduire l'impact des coupure urbaines et améliorer les espaces déqualifiés du territoire ;

## 5.2 COMPATIBILITE DES SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES

### 5.2.1 Compatibilité du PLM avec le SCoT

Le PLM d'Est Ensemble est compatible avec le SCoT de l'Île de-France, approuvé de 13 juillet 2023.

Les orientations du DOO sont ainsi analysé suivant leur compatibilité avec le PLM dans le tableau suivant :

SCoT Ile-de-France		Mesures y répondant
Orientation	Prescriptions	
Confirmer la place de la Métropole comme première créatrice de richesse en France en confortant les fonctions productives et la diversité économique	- Dans les zones d'activités bénéficiant d'un renforcement de la desserte en transports collectifs* privilégier l'accueil d'autres fonctions urbaines, dès lors qu'elles sont compatibles avec les activités exercées, en garantissant le maintien des activités existantes.	2.6, 3.1, 4.6
S'appuyer sur les nouvelles technologies et les filières d'avenir pour accélérer le développement économique, la création d'emplois et la transition écologique	- Préserver et développer dans le respect de leur vocation logistique et industrielle, les capacités d'accueil des plateformes multimodales de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne	2.3, 2.4, 2.6, 3.8
Mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la Métropole du Grand Paris au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde	- Garantir l'accessibilité par les transports collectifs* et modes actifs* aux sites, aux parcours touristiques et aux lieux dédiés au tourisme d'affaire depuis les grandes portes d'entrée de la Métropole* (aéroports, gares TGV, grands axes routiers, ports fluviaux). - Créer, en cohérence avec les territoires voisins, un maillage continu de promenades et parcours dédiés aux modes actifs*, valorisant la diversité du patrimoine métropolitain et les « entrées de ville* » à l'interface avec les territoires voisins. - Renforcer l'accessibilité par les transports collectifs et les modes actifs* aux équipements culturels existants et anticiper celle des équipements futurs, notamment en réservant, dans les PLUi, l'emprise foncière nécessaire.	1.8, 3.9
Conforter une métropole polycentrique, économe en espace et équilibrée dans la répartition de ses fonctions	Requalifier les abords des gares existantes (RER, pôles de transports collectifs*, etc.) pour y installer des services et des équipements ; en faire des centralités* relais dans les parcours quotidiens des métropolitains, et en anticipant la gestion des flux et les besoins de livraison, de stationnement et d'équipements. -La réutilisation de parcs de stationnement existants doit être préférée à la création de nouveaux espaces dédiés au stationnement. Les espaces de stationnement doivent être mutualisés.	2.2, 3.4 ; 3.7
Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports en commun et tisser des liens entre territoires	- Pour favoriser l'intermodalité, réserver les emplacements nécessaires* aux nouveaux services à la mobilité (covoiturage, mobilités partagées, bornes de rechargement, parking vélo...) dans l'espace public, dans les parkings existants, autour des gares, et sur les	1.1, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 2.3, 2.4, 3.1, 3.4, 3.7, 3.9, 4.2, 4.4

SCoT Ile-de-France		Mesures y répondant
Orientation	Prescriptions	
	lieux de croisement des réseaux (grands carrefours, échangeurs, aéroports...). Accompagner le développement de l'intermodalité en rendant accessible aux personnes en situation de handicap, les voiries et trottoirs menant aux réseaux de transports collectifs.  - Généraliser la marchabilité et l'accessibilité des espaces publics pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.  - Réserver ou protéger les emplacements nécessaires* pour développer les itinéraires pour les modes actifs* en intégrant les enjeux d'accessibilité et de continuité entre les territoires en lien avec l'accès aux équipements, aux pôles d'emplois, aux espaces verts et de loisirs* etc.  - Limiter l'offre en stationnement privé des véhicules motorisés dans les secteurs bien desservis en transports collectifs*.	
Permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement		4.1, 4.4
Renforcer la présence de la nature et développer la biodiversité	- Préserver les espaces verts accessibles au public et pérenniser leur vocation.	1.8
Protéger et mettre en valeur les grands paysages en tenant compte de la topographie naturelle, des grandes compositions urbaines et des grandes infrastructures	- Préserver les paysages urbains qui fondent l'identité du territoire :  • des grandes compositions* et monuments ; • tracés historiques ; • ensembles urbains modernes ; • biens inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO.	1.8
Engager le territoire métropolitain dans une stratégie ambitieuse d'économie circulaire et de réduction des déchets		1.3, 2.6
Organiser la transition énergétique	- Mailler le territoire par des bornes de recharge et points d'avitaillement en énergies alternatives aux carburants fossiles (électricité, gaz naturel pour les véhicules - GNV -, hydrogène).	1.2, 1.3, 1.4, 1.7 ; 1.8 ; 1.9 ; 1.10, 2.3, 2.7, 3.1, 3.9, 4.5, 4.7
Maîtriser les risques et lutter contre les dégradations environnementales		4.7

### **Synthèse de la compatibilité du PLM d'Est Ensemble et du SCoT**

Le PLM d'Est Ensemble est cohérent avec le SCoT Ile-de-France. En effet, le SCoT a pour objectif de garantir l'accès aux transports en commun sur tout le territoire. On peut retrouver des actions similaires dans le PLM d'Est ensemble. De plus, l'amélioration des pôles d'échanges multimodaux sont des objectifs communs au PLM et au SCoT. Enfin le développement des offres de mobilités actives sont également des enjeux communs aux deux documents.

## 5.2.2 Compatibilité du PLM avec le PCAET

Le PLM d'Est-Ensemble est bâti en cohérence avec les orientations du PCAET approuvé le 21 février 2017. Le PCAET en cours de révision reprend les actions du PLM dans son axe 3 « Un territoire qui agit pour la qualité de l'air et limite l'usage de la voiture en déployant les mobilités actives ». L'élaboration parallèle des deux documents s'est faite en échos entre les deux équipes projets. La concertation avec les habitants a été réalisée conjointement pour les deux documents.

PCAET d'Est Ensemble		Mesures y répondant
Orientation	Actions	
2.1 : Rendre les transports en commun plus attractifs	Profiter de la restructuration du réseau pour améliorer l'offre de bus ; - améliorer la circulation des bus ; - améliorer l'accès aux pôles d'échange ; Lancer des expérimentations de transports en commun alternatifs ; Développer un service d'autopartage ;	1.1, 1.6 1.9, 2.1, 2.2, 2.7,
2.2 : Offrir une place prépondérante aux modes actifs ;	Améliorer les cheminements piétons sur l'ensemble du territoire ; Développer la pratique cyclable grâce aux aménagements ; - Réaliser un plan de jalonnement des modes actifs ; - Développer un service de location de vélos électriques ; - offrir un meilleur équilibre en voirie entre les voitures, les vélos et les deux roues motorisées ;	1.3, 1.7, 1.8, 1.10, 2.3, 2.4, 3.1, 3.9,
2.3 Améliorer le transport et la livraison des marchandises ;	- Etudier la faisabilité de la création d'un centre de distribution urbaine ; - Favoriser pour les livraisons du dernier km l'utilisation des véhicules propres ;	2.5, 3.8
2.5 : Accompagner les ménages et les petites entreprises vers une mobilité moins polluante ;	- participer à la réflexion métropolitaine sur le développement d'agence(s) de la mobilité pour accompagner les citoyens vers une mobilité plus durable au travers : <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'une meilleure information et sensibilisation</li> <li>• De conseils personnalisés</li> </ul>	4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5

### Synthèse de la compatibilité du PLM avec le PCAET d'Est Ensemble :

Le PLM d'Est ensemble est compatible avec le PCAET d'Est ensemble. En effet chaque action du PCAET portant sur la mobilité est traduite par une ou plusieurs actions du PLM. Le désir de modifier la mobilité au sein d'Est Ensemble en limitant la voiture par le développement des déplacements modes doux et en améliorant l'offre de transport en commun du PCAET est concrétisé par plusieurs actions du PLM. De plus, le souhait de diminuer la pollution liée à la mobilité par l'utilisation de moyens de déplacements verts (électrique GNV et véhicules autonome) apparait également dans les deux plans.

## 5.2.3 Compatibilité du PLM avec le PLUi

Le PLM d'Est Ensemble est bâti en cohérence avec les orientations du PLUi approuvé le 4 février 2020.

PLUi d'Est Ensemble		Mesures y répondant
Orientation	Actions	
Favoriser à court et moyens l'amélioration et la création de transports collectifs	- Développer des transports collectifs structurants ; - Développer les axes nord/sud en transports collectifs - Renforcer le maillage des transports collectifs ; - Renforcer le maillage des transports collectifs secondaires ; - Soutenir l'amélioration de l'offre de transports collectifs ; - Améliorer l'accès aux transports collectifs structurants ;	1.1,1.2, 1.3, 1.6 1.9, 2.1, 2.2, 2.7,
Développer et diversifier les moyens de se déplacer	- rééquilibrer la répartition des modes de déplacement sur l'espace public et le partage de celui-ci, améliorer la cohabitation des différents modes alternatifs à la voiture, pacifier et sécuriser la circulation ; - Renforcer l'utilisation des transports collectifs et diversifier les publics utilisateurs ; - Renforcer, adapter et diversifier l'offre de stationnement ; - Mettre les obligations de réalisation de places de stationnements ; - Mettre en place toutes les conditions pour permettre un véritable développement de la pratique du vélo ; Penser prioritairement l'espace public de manière qualitative et confortable pour les piétons ; - Améliorer la qualité de déplacements et d'accessibilité aux équipements ; - améliorer la gestion des stationnements - Favoriser le développement des nouveaux modes de transports collectifs ;	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.10, 2.1, 2.2, 3.3, 2.3, 3.7, 3.9, 4.2, 4.3, 4.4
Réduire l'impact des coupures urbaines et améliorer les espaces déqualifiés du territoire ;	- Atténuer les coupure naturelles ou d'infrastructures de transport - Développer les accès nord/sud et est/ouest en mode actifs et en transport collectifs dans une logique de réseau et en lien avec les territoires environnants	1.8, 3.1, 3.9

### Synthèse de la compatibilité du PLUi avec le PLM d'Est ensemble

Le PLM d'Est Ensemble est compatible avec le PLUi d'Est Ensemble. En effet la volonté de réduire la place de la voiture au sein du territoire en faveur des déplacements modes actifs sont des enjeux communs au PLM et PLUi. Plusieurs actions du PLM sont concrétisés pour développer le maillage cyclable, piéton et l'offre en TC. Ainsi ces actions du PLM sont des objectifs similaires à ceux du PLUi.

**Mise en compatibilité du PLUI avec le futur PLM**

Le PLUI sera mise 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.

PARTIE 3  
ÉTAT INITIAL DE  
L'ENVIRONNEMENT

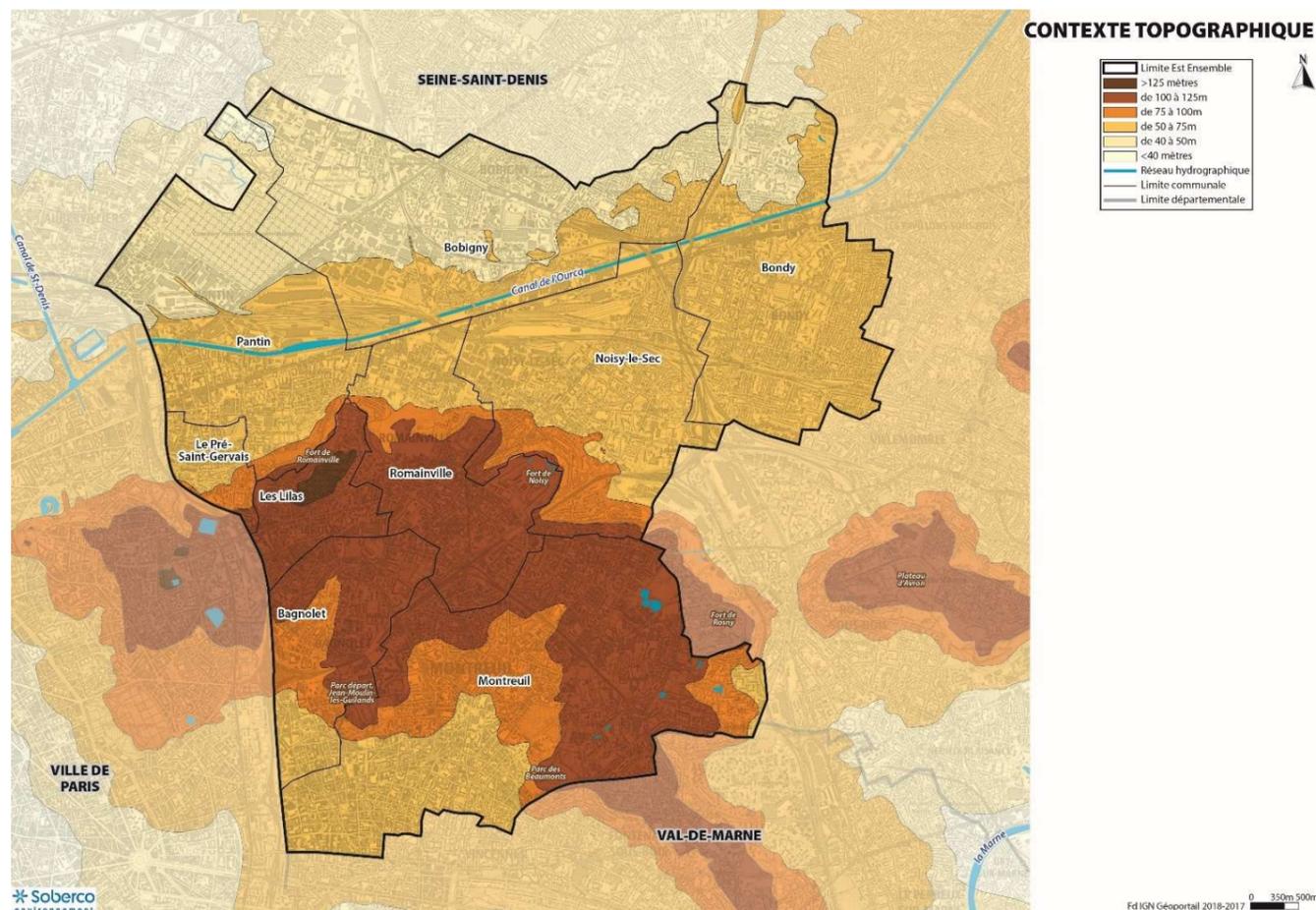
---

# 1 LE CONTEXTE PHYSIQUE

## 1.1 LA TOPOGRAPHIE

La topographie représente un enjeu pour le PLM d'Est Ensemble, en effet, le relief d'Est Ensemble repose sur l'élément central que forme le coteau de Romainville-Montreuil. Le relief est marqué par les buttes témoins de Romainville-Rosny. Le territoire Est-Ensemble culmine à 125m aux Lilas. Ce qui peut être un obstacle pour les déplacements de modes actifs.

À une échelle plus fine, la topographie est ponctuée de nombreux petits reliefs générés par les aménagements urbains et les infrastructures de transport présentant de nombreuses zones de déblai et de remblai générant une multitude de talus qui ont eu pour conséquence première de modifier le paysage et de le fractionner. La topographie naturelle du territoire a largement été modifiée par des aménagements s'appuyant sur un principe de plateformes liées aux urbanisations successives (notamment les corniches des forts), ainsi que par l'aménagement du Canal de l'Ourcq.



Relief du territoire (Soberco Environnement, 2023)

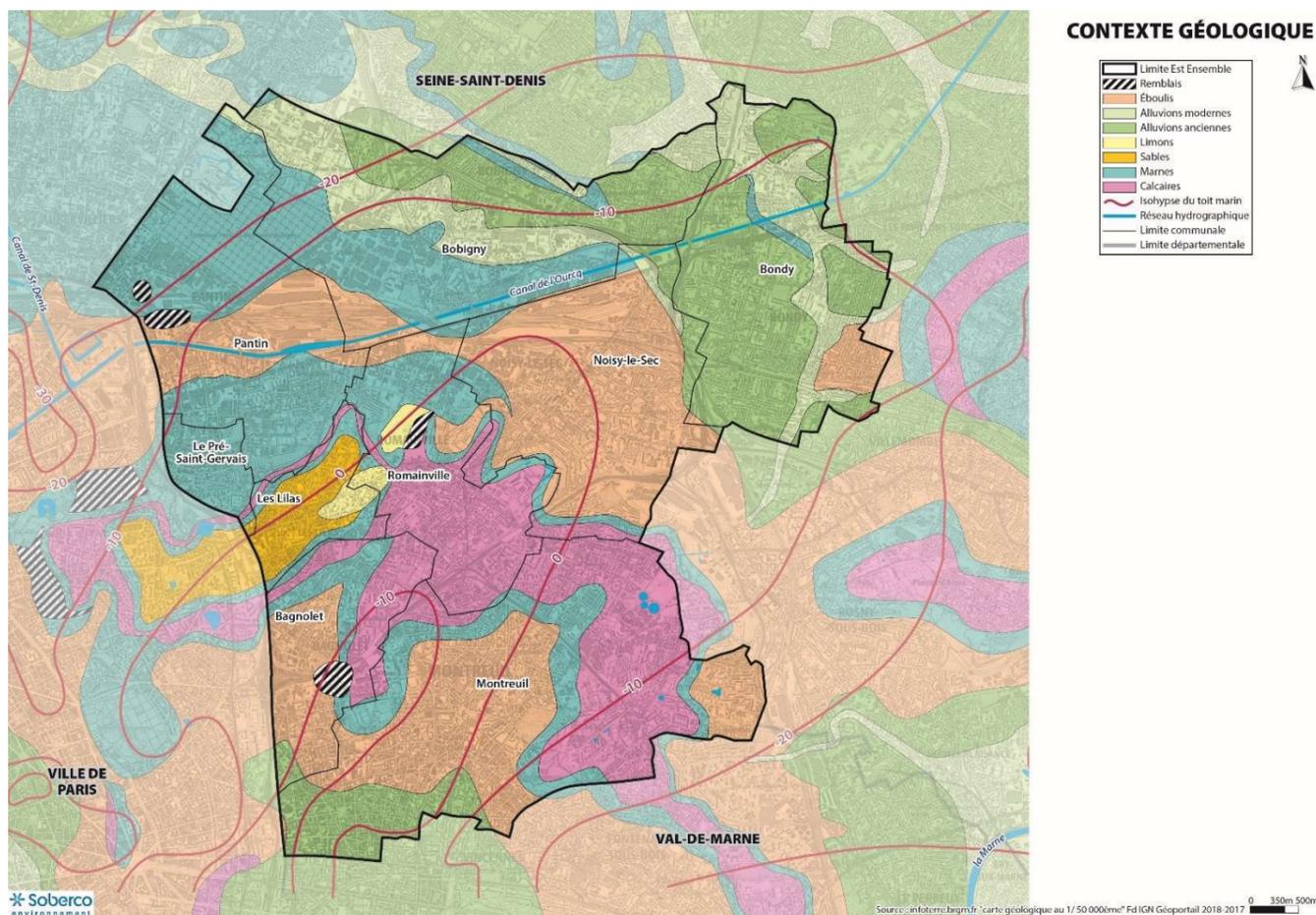
## 1.2 LA GEOLOGIE

La géologie du secteur est principalement de nature sédimentaire :

- Au centre, sur le plateau affleure le travertin de Brie ou calcaire de Brie (calcaire du Sannoisien supérieur très perméable) qui forme une surface structurale plus ou moins érodée recouverte de limons. Des sables et des grès recouvrent la partie Ouest de la colline de Romainville, du Fort de Romainville à la Porte des Lilas, se prolongeant sur la ville de Paris. Le travertin repose sur les argiles vertes (du Sannoisien inférieur) de 5 à 6 m d'épaisseur sur le plateau et de 2 à 5 m sur le versant. L'argile verte caractérisée par son imperméabilité explique la présence de la nappe du travertin. L'argile verte affleure sur les rebords du plateau.
- Cette formation est entourée par une bande de marnes à huîtres qui affleure sur les coteaux au Nord et au Sud. Ce matériau est très sensible aux variations d'eau et est donc susceptible d'engendrer des mouvements de terrains. En pied de coteau, ces marnes se transforment en marnes supra-gypseuses (marnes de Pantin et d'Argenteuil), qui présentent des phénomènes de dessiccations (dissolution du gypse au contact de l'eau) et localement une abondance de gypse. Elles reposent sur les marnes d'Argenteuil qui sont plus imperméables. Les marnes de Pantin sont aquifères.
- Des alluvions (composées de bancs de sables plus ou moins grossiers mélangés à des limons, argiles, et feldspath) composent les parties basses du territoire, et en particulier au Nord-est sur le territoire de Bondy. Il s'agit de vastes formations déposées par les cours d'eau aux différents stades de l'évolution morphologique du relief.
- Les formations affleurantes sont par endroits recouvertes par des remblais : il s'agit de matériaux très hétérogènes composés de mélange de terre végétale, matériaux divers, corps de chaussée et gravats, souvent mal connus.

L'ensemble du secteur est caractérisé par la présence de bancs de gypse affleurant qui ont été exploités dans des carrières souterraines à ciel ouvert du 15<sup>ème</sup> au 19<sup>ème</sup> Siècles.

Globalement la géologie du site peut entraîner un enjeu sur la stabilité des ouvrages routiers en raison de sa composition propice aux risques naturels de mouvement de terrains.



Géologie du territoire (Soberco Environnement, 2023)

## 1.3 LA RESSOURCE EN EAU

### 1.3.1 Les eaux souterraines et superficielles

Les enjeux liés aux eaux souterraines concernent principalement l'augmentation du risque de pollution de la nappe dû aux eaux de ruissellement. Une seule masse d'eau souterraine est présente sur le territoire de l'EPT Est Ensemble : Eocène du Valois (nappe de l'Yprésien) FRHG104. Elle présente à la fois les caractéristiques d'une masse d'eau captive et libre. Elle est néanmoins considérée comme majoritairement captive.

Les enjeux liés aux eaux superficielles en lien avec les modalités des déplacements concernent les risques de pollution des cours d'eau et l'aggravation du risque d'inondations par modification des bassins versants notamment liée à l'imperméabilisation. L'eau est un élément peu présent sur le territoire d'Est Ensemble. Aujourd'hui le réseau hydrographique du territoire se résume au Canal de l'Ourcq, qui est très artificialisé. Néanmoins, le territoire reste marqué par d'anciens rus comme le Gobétu, la Molette, le ru de Montfort et le ru de Vincennes.

Le SDAGE du bassin Seine-Normandie ayant été approuvé en mars 2022 pour la période 2022-2027, soit après l'approbation du PLUi, les données relatives à l'état des masses d'eaux superficielles et souterraines ont été modifiées en conséquence. Elles sont modifiées avec l'état des lieux de 2019. L'état chimique de la masse d'eau souterraine est considéré comme médiocre, alors qu'il était jugé comme bon selon le précédent état des lieux.

### 1.3.2 La ressource en eau potable

L'enjeu lié à l'eau potable est le risque de pollution des eaux superficielles dû aux eaux de ruissellement. L'eau potable prélevée dans la Marne est acheminée depuis Neuilly-sur-Marne/Noisy-le-Grand. L'eau distribuée est de bonne qualité même si l'eau prélevée reste de moyenne qualité voire mauvaise d'un point de vue chimique. La marne est le principal affluent de la Seine.

En cas d'ultime secours et pour compléter le dispositif d'alimentation en eau potable une usine à puits se situe sur la commune de Pantin. Elle est alimentée par la nappe d'eau souterraine stratégique de l'Albien. En effet, cette nappe d'eau souterraine constitue une ressource d'eau ultime en raison de son caractère sensible d'un point de vue quantitatif.

La nappe de l'albien-néocomien est classée en Zone de Répartition des Eaux (ZRE). Les prélèvements sont soumis à autorisation

#### Gestion de l'eau potable

Est Ensemble assure la compétence d'autorité organisatrice de l'eau potable depuis le 1er janvier 2021 après échéance d'une convention de gestion provisoire passée avec le SEDIF jusqu'en 2020. L'approvisionnement du territoire en eau est toutefois garanti, à niveau de service et conditions de tarifs identiques par le délégataire de service public VEOLIA (VEDIF) jusqu'au 31 décembre 2023 (Source : Est Ensemble).

Est Ensemble a par ailleurs mis en place un règlement du service public de l'eau potable, approuvé en mars 2021.

#### Alimentation en eau potable

L'usine qui alimente le territoire est Neuilly-sur-Marne. Cette usine a fourni quotidiennement une moyenne 324 930 m<sup>3</sup> d'eau à environ 1,74 million d'habitants de l'est de la banlieue parisienne soit 5,35 m<sup>3</sup> par jour et par habitant (données 2021).

La consommation totale sur le territoire était de 22 803 500 m<sup>3</sup> d'eau en 2021, soit 52,65 m<sup>3</sup>/hab. Cela représente un ratio de 144 L/hab/j.

Les taux de conformité aux paramètres bactériologiques et aux paramètres physico-chimiques étaient de 100 % et 99,98% pour l'année 2021, respectivement.

Le rendement des réseaux est quant à lui de 90,4%.

### 1.3.3 L'assainissement

Les enjeux liés aux mobilités concernant le réseau d'assainissement, portent principalement sur la limitation de l'imperméabilisation des sols et la pollution des eaux pluviales. En effet, Est Ensemble dispose d'un assainissement collectif majoritairement unitaire. Les eaux résiduaires sont acheminées vers 3 stations d'épuration : Paris Seine-Centre, Paris Seine-Aval et Paris Marne-Aval. Le caractère très urbain du territoire entraîne des volumes d'eau de ruissellement supérieurs à des milieux naturels non imperméabilisés. La problématique de la gestion des eaux pluviales prégnante sur le territoire implique donc de prendre en compte ces volumes des eaux de pluie à collecter et l'intensité des écoulements superficiels.

Des enjeux de reprise des réseaux existants ainsi que de déconnexion des eaux pluviales des réseaux existants dans le cas d'aménagement ou de travaux sur les voiries sont également identifiés.

Est Ensemble a approuvé un règlement d'assainissement en 2021 afin d'uniformiser les règles à l'échelle intercommunale.

Le linéaire du réseau d'assainissement s'établit à environ 340 km, dont 310 km de réseau unitaire.

En 2021, le volume traité est de 22 803 527 m<sup>3</sup>, soit 144 L/hab/j. Cela représente une baisse de 2.68% par rapport à 2020.

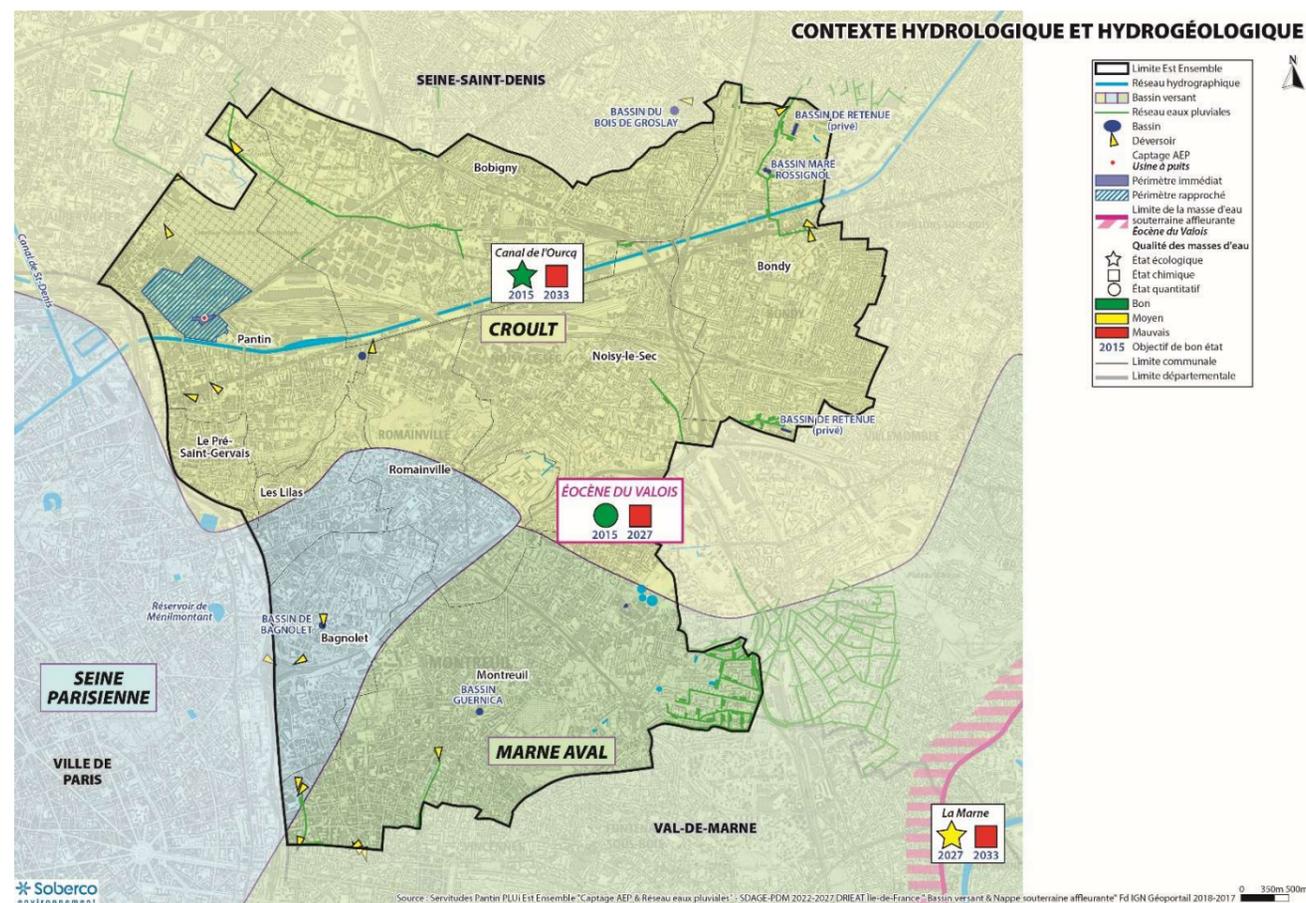
Le taux de raccordement des logements au réseau d'assainissement collectif est proche de 100 %. En effet, 100% de la population de la zone collectée est raccordable, conformément au zonage d'assainissement adopté le 2 février 2020, qui classe l'ensemble du territoire en zone d'assainissement collectif.

### 1.4 LE CLIMAT

Les enjeux climatiques relatif aux modalités de déplacement, s'axent principalement sur l'émission des gaz à effet de serre, l'un des facteurs à l'origine du réchauffement climatique.

Le climat du territoire de l'Est Ensemble bénéficie d'un climat de type tempéré océanique, quelque peu altéré par des influences continentales. La température moyenne annuelle est de 13.1 °C, ces températures ont connu une augmentation de 1.5°C par rapport aux normales de 1981 à 2010.

La moyenne annuelle des précipitations est d'environ 607 mm pour 113 jours de pluies.



Contexte hydrologique et hydrogéologique (Soberco Environnement, 2023)

## 2 LE PATRIMOINE NATUREL

### 2.1 LA TRAME VERTE ET BLEUE

Une Trame Verte et Bleue a été élaborée en 2017 à l'échelle du territoire. Elle définit ainsi plusieurs types d'espaces :

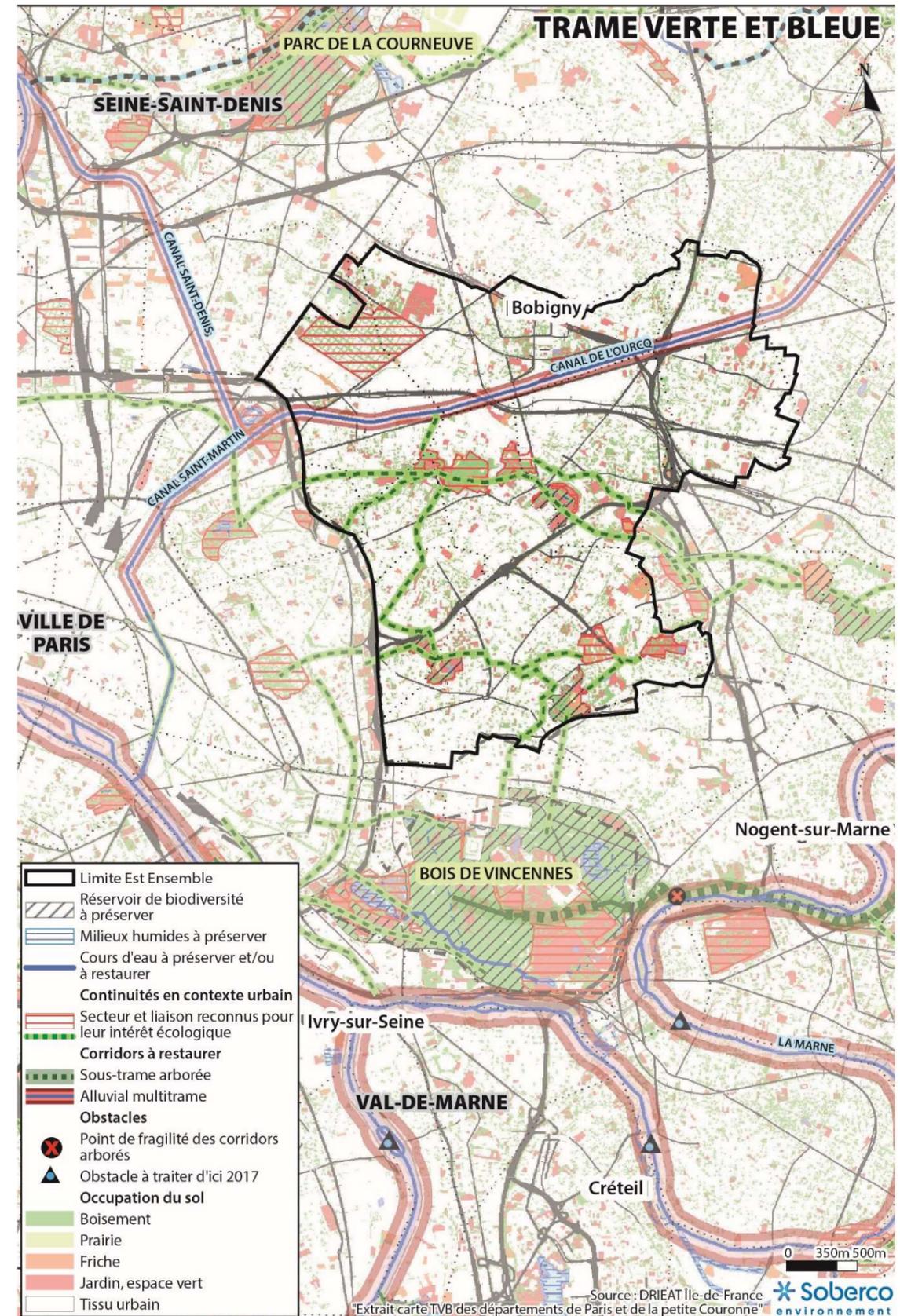
- Les noyaux primaires : composantes incluses dans les sites d'intérêt écologique reconnus (site Natura 2000, ZNIEFF de type 1, arrêté de biotope), composantes de type « forts, parcs et grandes friches » de 5 ha ou plus ;
- Les noyaux secondaires : composantes de type « forts, parcs et grandes friches » ou « espaces végétalisés d'accompagnement des infrastructures » de 1 ha à 5 ha ;
- Les zones relais : Toutes les autres composantes.

Au regard de la carte de la trame verte et bleue et des différents éléments que composent le paysage, différents éléments ressortent concernant le fonctionnement écologique du territoire :

- Une difficulté de spécialisation des différents noyaux et zones relais en fonction des deux types de sous-trames : boisée et ouverte. Les grands parcs sont toujours mixtes entre milieux boisés et ouverts ;
- La coupure forte du canal et du réseau ferré à Pantin, Noisy-le-Sec et à Romainville, qui n'offrent aucune zone relais dans leur emprise ;
- La faible connectivité entre les noyaux dans le tissu de faubourg proche de Paris, avec pourtant quelques secteurs qui présentent de fortes potentialités de connexions au niveau de la Porte des Lilas et de la Porte des Buttes Chaumonts ;
- La faible connectivité entre le parc Jean-Moulin/Les Guilands à l'Est et le Parc des Beaumonts ou le secteur des Murs à pêches à l'Ouest ;
- Le relatif isolement du Parc de la Bergère à Bobigny, en particulier avec d'autres noyaux primaires ou secondaires ;
- La continuité forte le long de la Corniche des Forts de Pantin à Noisy-le-Sec et ensuite jusqu'aux coteaux de Rosny-sous-Bois, puis vers le parc Montreau et celui des Beaumonts à Montreuil ;
- La continuité de l'A3, qui, avec les tissus pavillonnaires adjacents, constituent des couloirs de dispersion ;
- Les tissus pavillonnaires et de grands ensembles, en particulier sur les communes de Bondy et de Noisy-le-Sec ;
- Un affaiblissement de la trame verte perceptible entre le mode d'occupation des sols de 2008 et celui de 2017 dû à une consommation d'espaces naturels (au profit de projets urbains comme la ZAC Boissière-Acacias) et à la suppression de nombreux cœurs d'îlots qui reliaient entre eux les réservoirs de biodiversité ;

La présence de 2 corridors continus :

- Le long de la Corniche des Forts de Pantin, à Romainville et Noisy-le-Sec, avec aucun obstacle majeur pour l'ensemble des espèces susceptibles d'emprunter cet axe,
  - Entre les parcs des Beaumonts au Sud, les murs à pêches et le parc de Montreau, sur la commune de Montreuil, avec une forte capacité de connectivité, même si localement, la matrice est rugueuse.



## 2.2 CONTEXTE

Sur le territoire d'Est Ensemble sont répertoriés :

- 2 entités du site Natura 2000 : le Parc des Beaumonts et le Parc départemental Jean Moulin les Guillauds ;
- 1 Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope : Lieu Glacis du Fort de Noisy le Sec ;
- 3 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I : le Parc des Beaumonts, les prairies humides au fort de Noisy et les boisements et prairies du parc des Guillauds.

D'après la synthèse des données de l'Office Départemental de la Biodiversité Urbaine de Seine-Saint-Denis (ODBU), le territoire compte 1 142 espèces floristiques et faunistiques.

D'après la synthèse des données du CETTIA idf, le territoire compte 1 202 espèces floristiques et faunistiques.

Le territoire présente de nombreuses espèces menacées :

- 6 espèces avifaunistique sur la liste rouge régionale des oiseaux nicheurs d'IdF
- 8 espèces de plantes sur la liste rouge régionale de la flore vasculaire d'IdF
- 8 espèces d'amphibiens protégés au niveau national
- 2 espèces de reptiles protégés au niveau national
- 8 espèces de mammifères protégés au niveau national
- 7 espèces d'insectes protégés au niveau régional.

### 2.2.1 Les zones Natura 2000

Natura 2000 est un réseau de sites naturels visant à préserver les espèces et les habitats menacés et/ou remarquables sur le territoire européen, et ce dans un cadre global de développement durable.

Le réseau « NATURA 2000 » regroupe les sites désignés en application de deux directives européennes :

La directive 2009/147/CE, dite directive « Oiseaux » qui prévoit la création de zones de protection spéciale (ZPS) ayant pour objectif de protéger les habitats nécessaires à la reproduction et à la survie d'oiseaux considérés comme rares ou menacés à l'échelle de l'Europe,

La directive 92/43/CEE dite directive « Habitats » qui prévoit la création de zones spéciales de conservation (ZSC) ayant pour objectif d'établir un réseau écologique. Lorsqu'ils ne sont pas encore validés par la Commission Européenne, ces périmètres sont dénommés « sites d'intérêt communautaire » (SIC).

Le territoire d'Est Ensemble présente 1 site « Natura 2000 », la Zone de Protection Spéciale FR 1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis », composée de 2 entités présentes sur le territoire :

- **Parc des Beaumonts**, situé à Montreuil, d'une superficie d'environ 24 hectares et intégré au réseau Natura 2000 en 2006, ce parc est une ancienne carrière de gypse utilisée pour la construction des murs à pêches de la ville. À partir de 1930, les galeries souterraines ont été utilisées comme champignonnière, puis en 1960. Six espèces d'oiseaux ont permis l'intégration du parc des Beaumonts au réseau Natura 2000 :
  - Gorgebleue à miroir (*Luscinia svecica*), migrateur occasionnel ;
  - Hibou des marais (*Asio flammeus*), migrateur occasionnel ;
  - Martin-pêcheur d'Europe (*Alcedo atthis*), migrateur occasionnel et hivernant occasionnel ;
  - Pic noir (*Dryocopus martius*), territoire de chasse associé à une zone de nidification régulière située à l'extérieur au parc ;
  - Pic mar (*Leiopicus medius*), hivernant occasionnel ;
  - Pie grièche écorcheur (*Lanius collurio*), migrateur occasionnel.
  - Grâce aux milieux aquatiques, aux milieux ouverts, et semi-ouverts, il y a une faune et flore très riche, dont plusieurs espèces protégées :
  - Un cortège d'amphibiens remarquable avec notamment l'Alyte accoucheur et le Triton alpestre ayant un enjeu local de conservation fort ;
  - Un cortège d'insectes diversifié avec 3 espèces protégées en Ile de France : le Grillon d'Italie, le Conocéphale gracieux et le Flambé ;
  - Un cortège d'oiseaux diversifié à chaque saison de l'année avec notamment la Fauvette grisette, le Faucon crécerelle et la Linotte mélodieuse ;
  - Plusieurs espèces végétales rares au niveau régional comme la Nielle des blés et le Scirpe glauque.

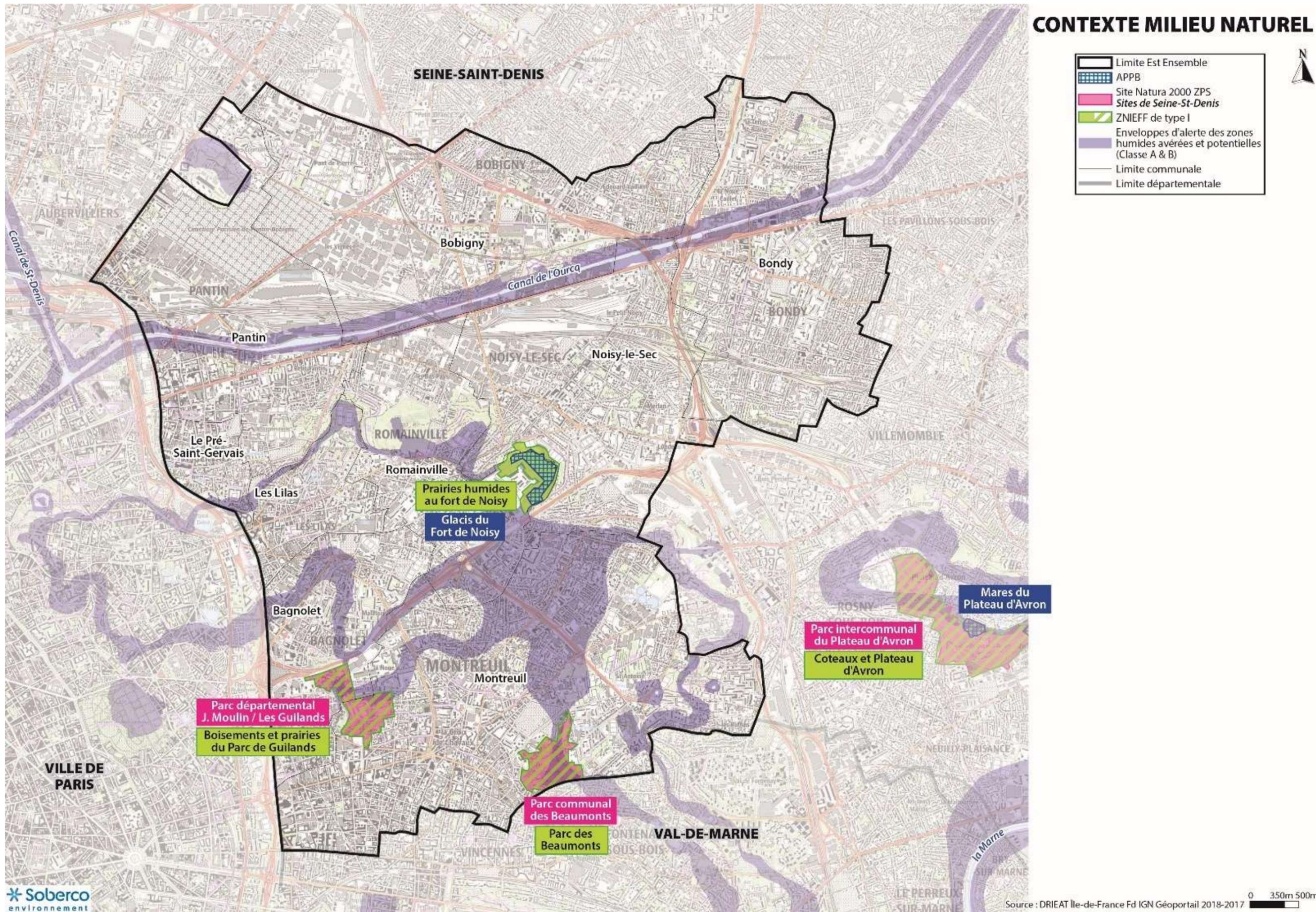
**Le Parc départemental Jean Moulin les Guillauds** situé sur les communes de Beaumont et Bagnolet, d'une superficie d'environ 25 hectares, ce site est exploité comme carrière de gypse jusqu'en 1921. La ville de Montreuil fait son acquisition dans les années 1960 afin de le réaménager. Ce secteur offre aujourd'hui de nombreux espaces verts répartis en zones sportives, espaces naturels, aires de jeux, jardins familiaux et permet une vue dégagée sur Paris. La Sterne pierregarin (*Sterna hirundo*), migrateur potentiel sur le site est à l'origine de l'intégration du parc au site Natura 2000.

### 2.2.2 L'Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)

Les Arrêtés préfectoraux de Biotope (APPB) permettent de prévenir la disparition d'espèces protégées (figurant sur la liste prévue ) l'article R411-1 du Code de l'Environnement) en fixant, par arrêté préfectorale, des mesures tendant à favoriser, sur tout ou partie d'un territoire, la conservation des biotopes tels que mares, marécages, haies, bosquets, landes, dunes, pelouses, ou tout autres formations naturelles, peu exploités par l'homme, dans la mesure où ces biotopes sont nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie de ces espèces, et cela, même si la présence de cette espèce se limite à certaines périodes de l'année.

Le territoire d'Est Ensemble est concerné par l'APPB FR 3800418 « Glacis du Fort de Noisy-le-Sec » depuis le 11 mai 1995. Cet espace, d'une superficie de 7,7 ha, est caractérisé par la présence d'une dizaine de mares temporaires, lieu de reproduction du Crapaud calamite (*Epidalea calamita*), espèce protégée

## CONTEXTE MILIEU NATUREL



### 2.2.3 Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), initié en 1982, a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.

On distingue deux types de ZNIEFF :

Les zones de type I, de superficie généralement limitée, elles sont caractérisées par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou des milieux, rares, remarquables, ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional,

Les zones de type II, sont de grands ensembles naturels (massif forestier, vallée, plateau, estuaires, ...) riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

L'inventaire ZNIEFF est avant tout un outil de connaissance. Il n'a donc pas, en lui-même, de valeur juridique directe. Il convient cependant de veiller à la présence hautement probable d'espèces protégées pour lesquelles existe une réglementation stricte

Le territoire d'Est ensemble comporte 3 ZNIEFF de type 1 :

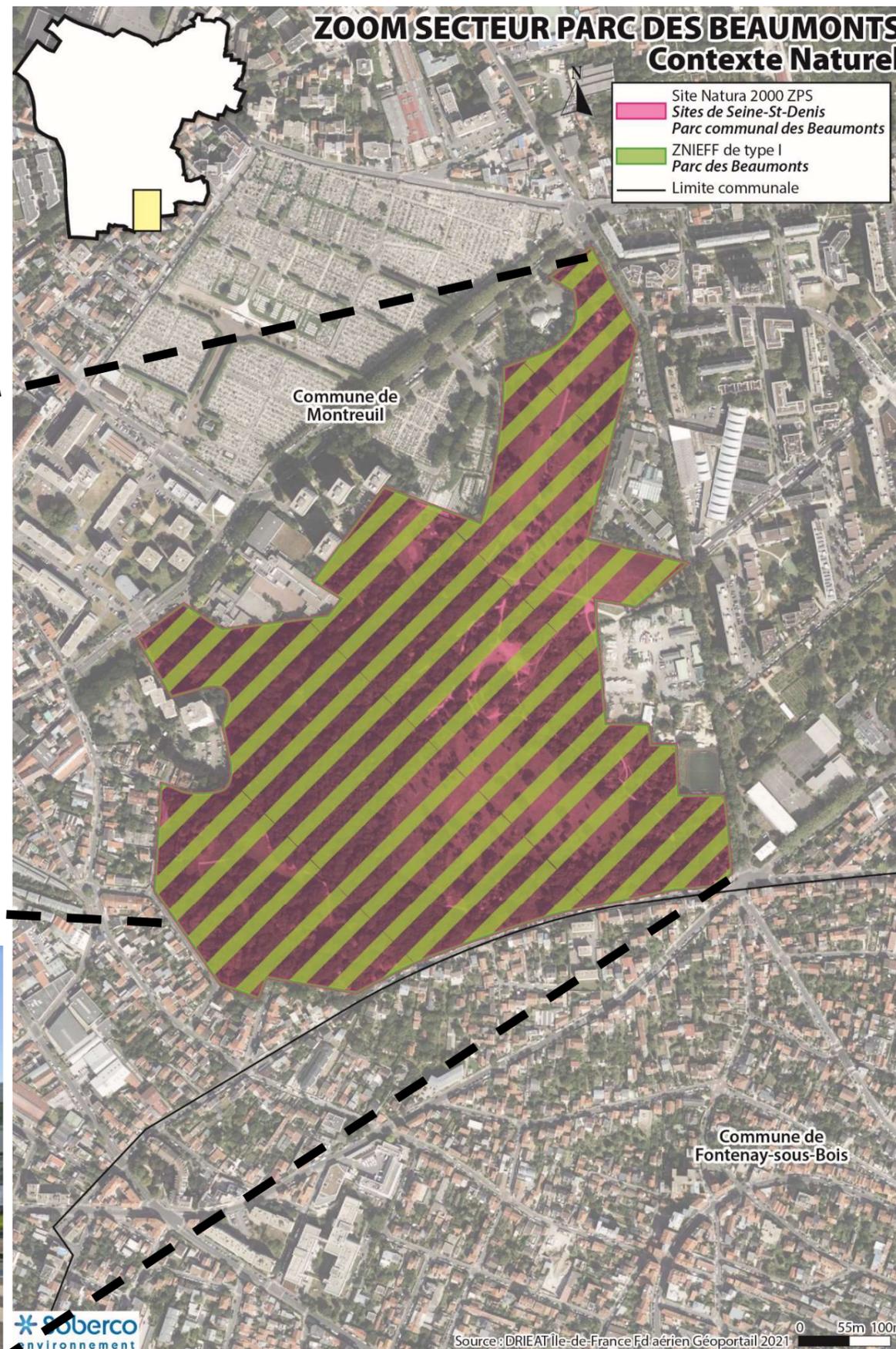
- **Prairie humide au fort de Noisy**, d'une superficie de 27,7 ha, est identifiée du fait de ses milieux humides (eaux douces, prairies humides eutrophes et pâtures à grands joncs) et ses milieux calcaires (pelouses pérennes denses et steppes médio-européennes, pelouses calcaires subatlantiques semi-arides). Cette ZNIEFF comprend le territoire du l'APPB, Glacis du Fort de Noisy-le-Sec. Cette ZNIEFF abrite de nombreuses espèces protégées comme des libellules (Agrion mignon, Agrion nain), des papillons (Thécla de l'Orme, Flambé), des coléoptères (Lucane cerf-volant), des plantes (Renoncule divariquée) et des habitats communautaires (tapis de Characées).
- **Parc des Beaumonts**, d'une superficie de 25 ha, elle est localisée au sommet d'un coteau et sur une ancienne carrière de gypse. Ce site est reconnu d'abord pour sa partie enfrichée et les mares recrées qui accueillent un important cortège d'insectes et d'amphibiens. De nombreuses espèces protégées sont présentes sur le territoire comme, l'Azuré des cytises (Glaucopsyche alexis), des insectes (Lépidoptères et orthoptères, le Faucon crécerelle (Falco tinnunculus) et l'Épervier d'Europe (Accipiter nisus). De plus, cinq espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » ont été observées, en migration, au sein de cette ZNIEFF : le Pic noir (Dryocopus martius), le Hibou des marais (Asio flammeus), la Pie-grièche écorcheur (Lanius collurio), le Gorgebleue à miroir (Luscinia svecica) et le Martin-pêcheur d'Europe (Alcedo atthis). Cette ZNIEFF recoupe le périmètre de la zone Natura 2000 du même nom. Ce site fait régulièrement l'objet d'inventaires réguliers de l'association « Beaumonts-nature-en-ville » (BNEV).
- **Boisements et prairies du parc des Guillands**, d'une superficie de 25 ha. Elle est principalement déterminée par la présence de prairies mésophiles et d'une friche localisée à l'est du parc (« les Buttes à Morel ») qui bénéficie d'une protection relative et est entourée de ganivelles. De plus la présence d'un plan d'eau peu accessible par l'homme permet de constater une grande diversité d'odonates, et du Crapaux accoucheur. Le périmètre de cette ZNIEFF recoupe également le périmètre de la zone Natura 2000 du même nom.

Une grande partie du territoire identifié en classe 3 de l'enveloppe des zones humides de la DRIEAT. Ces zones humides de forte probabilité se concentrent le long du Canal de l'Ourcq et sur les coteaux de Romainville. Quelques micro-zones humides sont également identifiées à Montreuil.

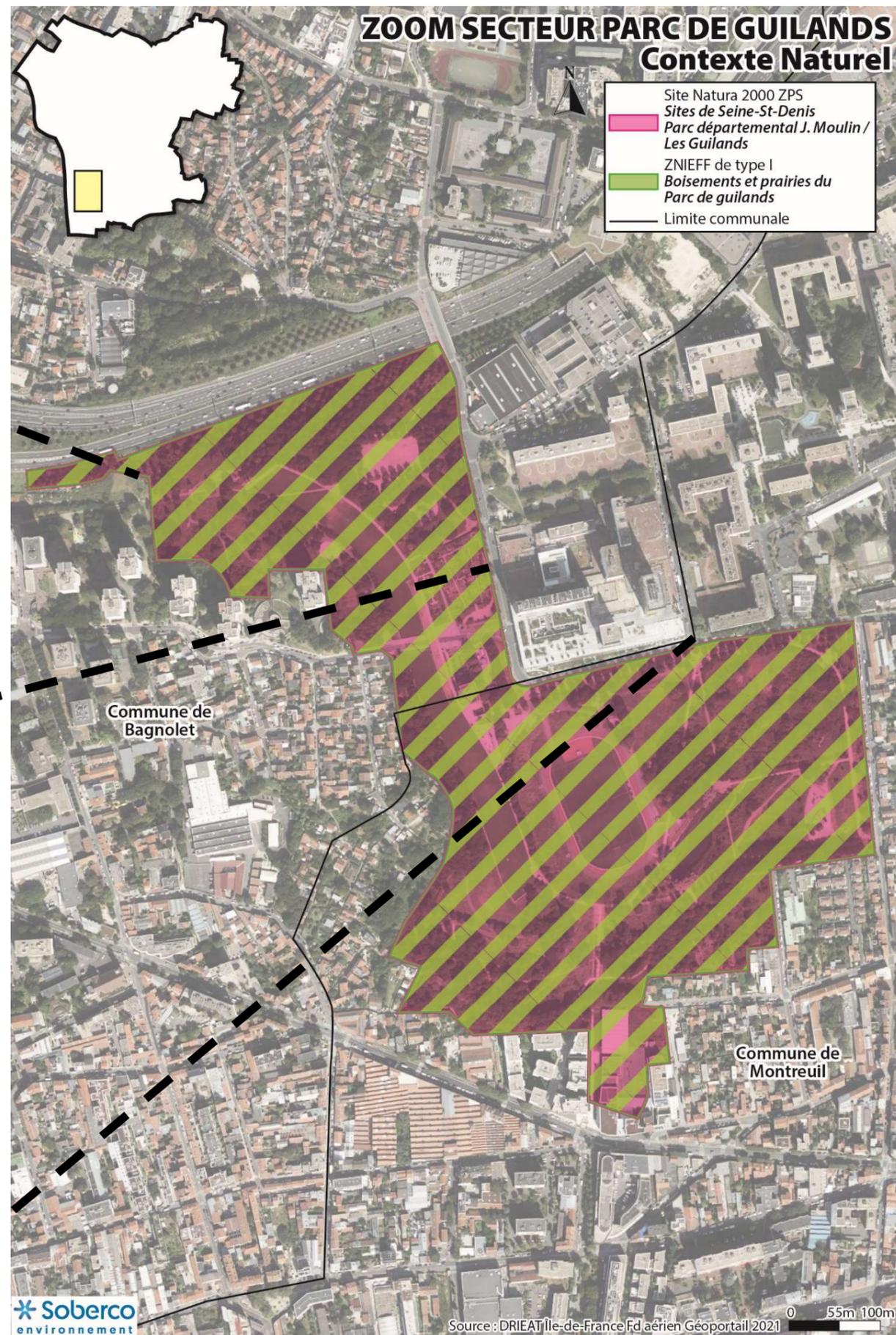
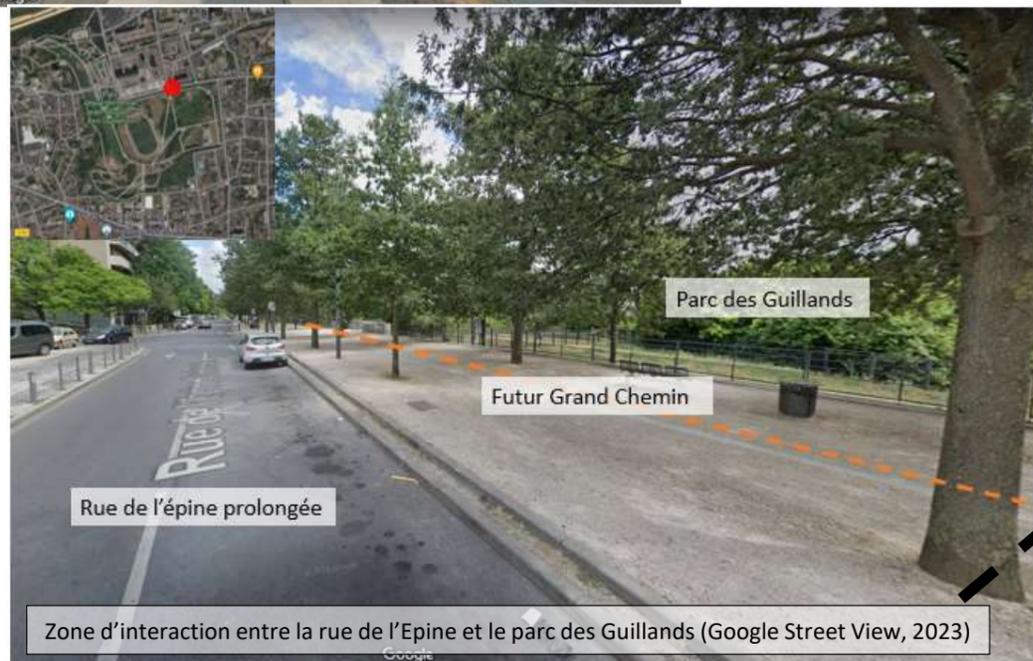
### 2.2.4 Zone d'interaction des espaces naturels remarquables

Les espaces naturels remarquables du territoire d'Est ensemble présente des enjeux faibles pour les déplacements. En effet ces zones conservées sont intégrées dans un paysage déjà urbanisés. Tous ces espaces naturels sont reliés par des routes et voie piétonne.

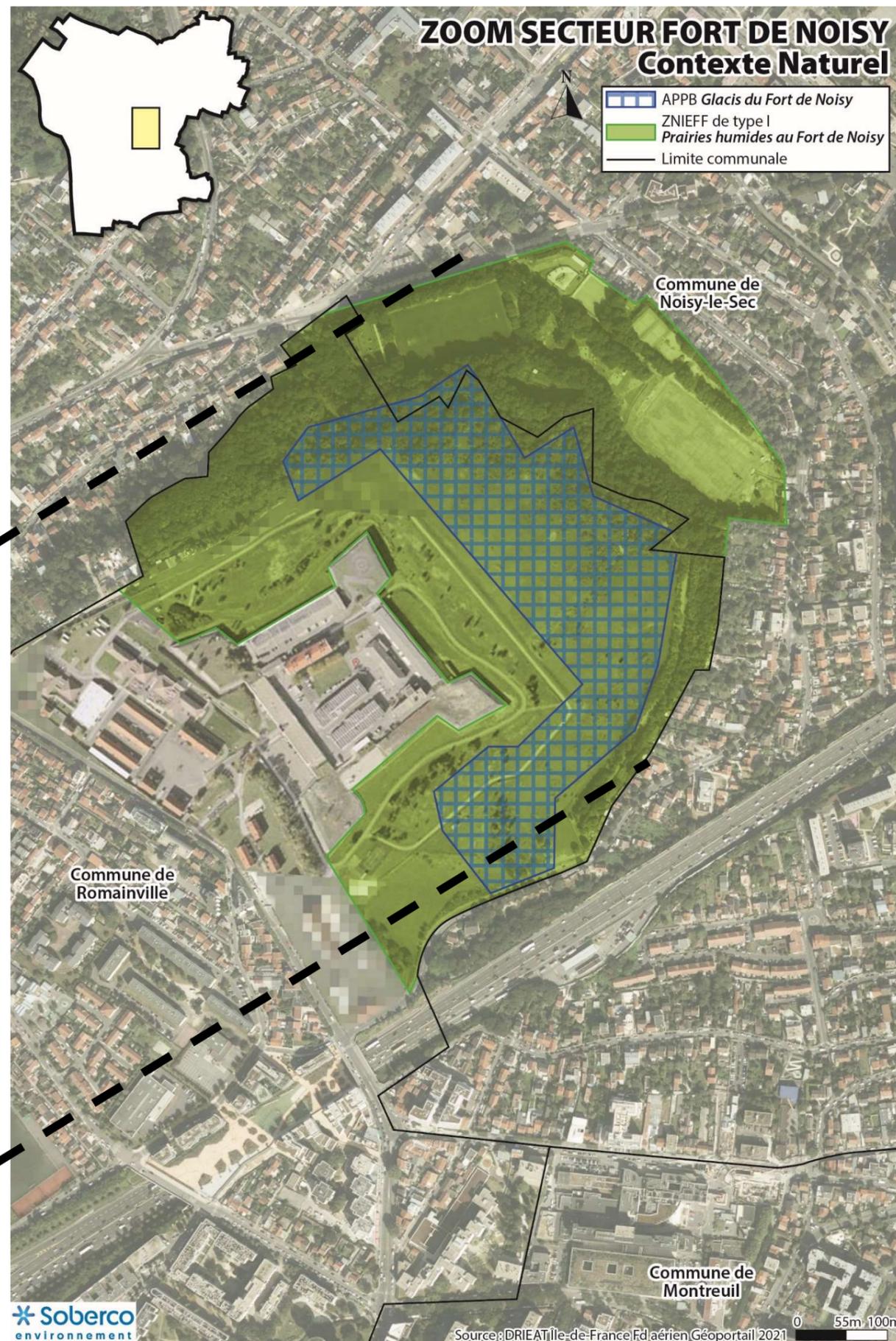
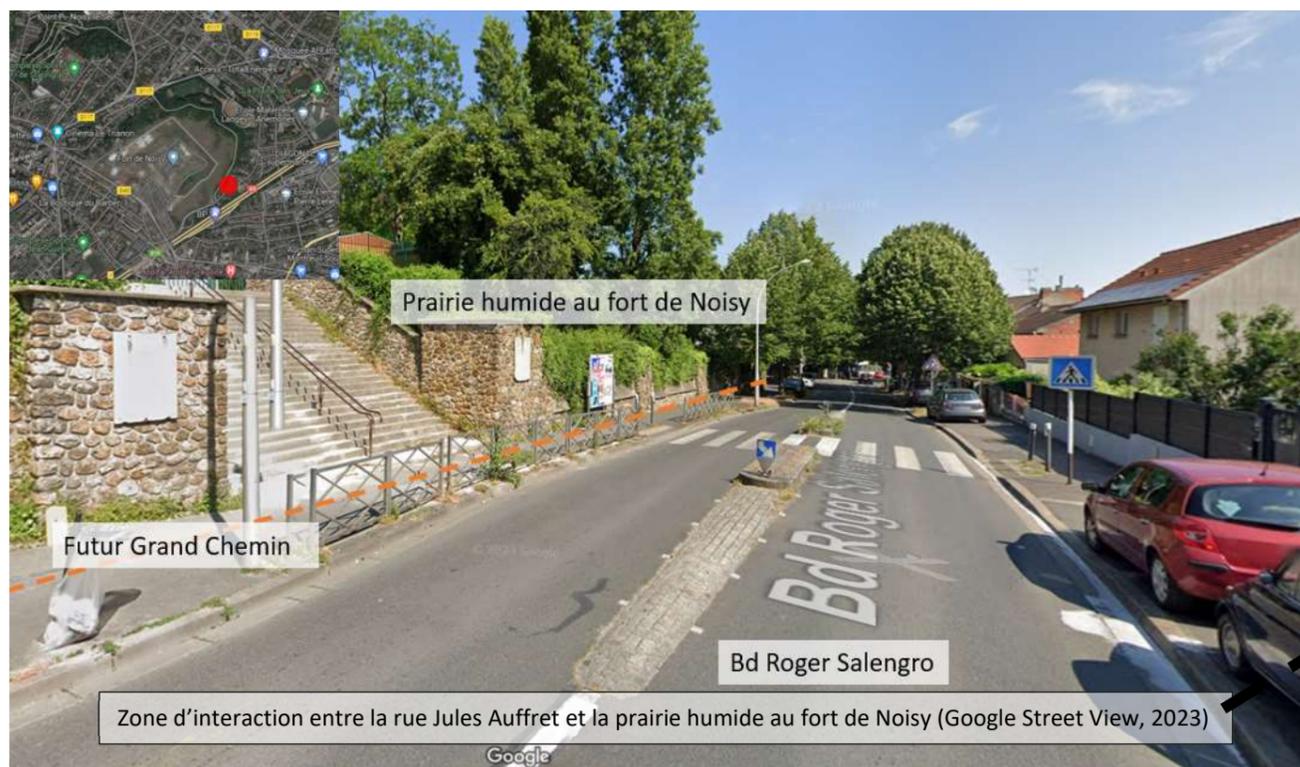
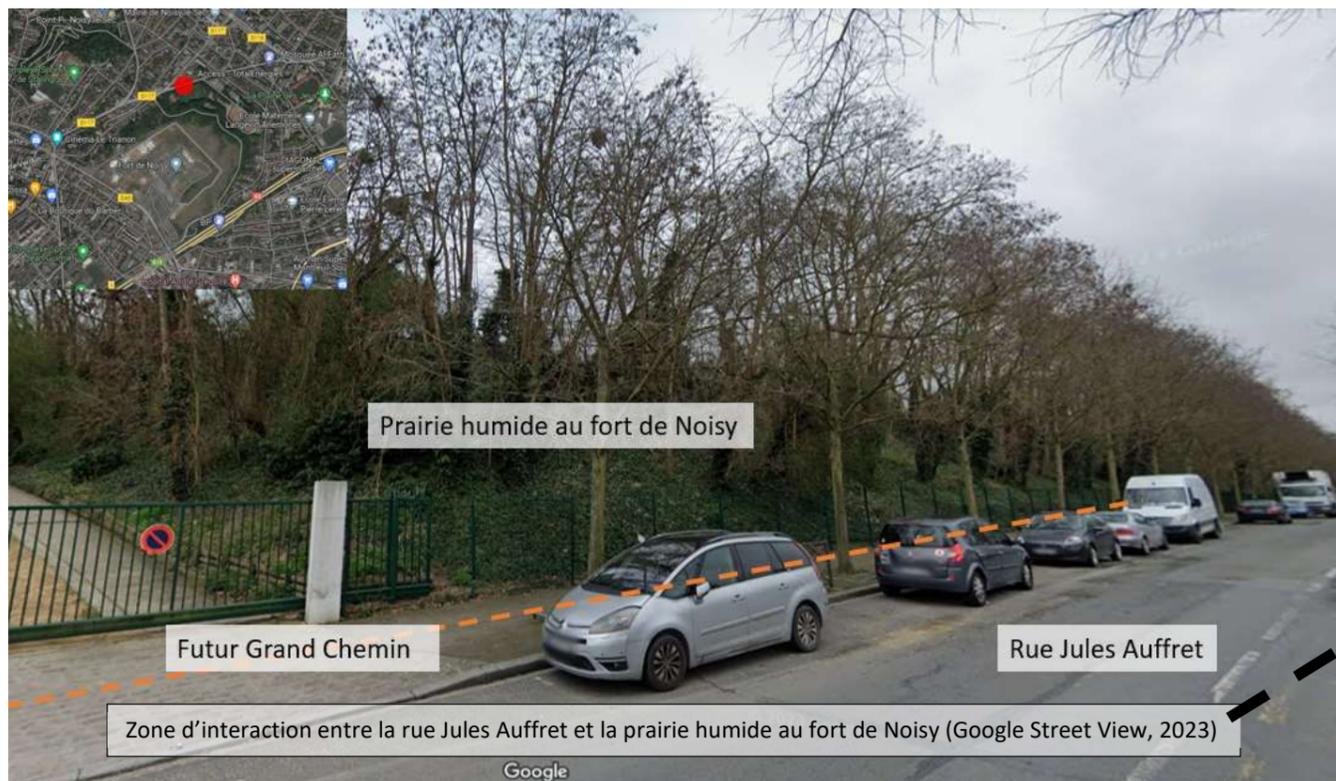
Parc communal des Beaumonts



Parc des Guillands



Prairie humides au fort du Noisy



## 3 PAYSAGE ET PATRIMOINE

Les qualités paysagères des sites urbains, agricoles et naturels ont un impact direct sur l'attractivité et la qualité de vie d'un territoire. Les infrastructures de transports font partie intégrante du paysage et ont une incidence sur ce dernier via leur positionnement, leurs impacts sur les usages et le traitement de leurs abords.

Une infrastructure et ses équipements (signalisation routière, mobilier urbain, éclairage, panneaux publicitaires...) peuvent altérer l'ambiance paysagère du site qu'elles traversent, entraîner un effet de coupure, des modifications morphologiques et visuelles d'un site par des remaniements de terrain importants, ou encore la dégradation des milieux naturels à proximité de l'infrastructure, sans compter les effets induits par l'urbanisation connexe. Le passage à proximité d'un élément du patrimoine historique ou culturel peut avoir un impact positif ou négatif suivant la nature de la voie et le traitement de ses abords et sa mise en valeur.

Par ailleurs, la pollution atmosphérique en partie générée par le trafic peut dégrader les façades des bâtiments. Il peut également générer une dégradation de la qualité de vie des riverains : bruit, impact visuel, sécurité...

Par la modification de certaines voiries (Création de Zones de Vitesse Modérée, aménagement de carrefours, ...), le développement des modes actifs, des transports en commun ainsi que de la voie ferrée, le PLM porte des enjeux sur le paysage et sur le patrimoine historique de Rambouillet Territoires.

### 3.1 LES PAYSAGES

Le coteau de Romainville-Montreuil représente un marqueur fort structurant le territoire en deux versants (Nord et Sud) et permet d'avoir une lecture du paysage métropolitain avec des points de vue panoramiques exceptionnels. Si cette butte est un élément de repère fondateur dans le paysage d'Est Ensemble, elle demeure parfois inaccessible en raison du caractère instable du sol. Le Canal de L'Ourcq constitue un autre élément fondateur du paysage, entre ambiance résidentielle (tours de Bondy et de Bobigny) et industrielle (grands ensembles industriels). Il s'étend de l'unité paysagère Saint-Denis jusqu'à la Plaine de France.

Le territoire possède une continuité de parcours est/ouest en raison des grands axes de communication contournant la butte de Romainville (Canal de l'Ourcq, voies ferrées et routes). Cette continuité est formée par des ambiances industrielles et résidentielles, avec des portions propices aux déplacements doux le long du canal, et d'autres moins qualitatives liées aux ambiances très industrielles et peu qualitatives (manque de végétation). Paradoxalement, ces axes de communication (Canal, voies ferrées, D933) représentent des barrières pour les continuités nord/sud, en raison de la faible porosité des infrastructures (notamment la voie ferrée très large et sa gare de triage à Noisy-le-Sec), franchissable seulement en quelques points.

Ainsi, les paysages d'Est Ensemble sont des paysages variés entre secteurs denses et urbains à l'interface avec Paris, résidentiels et industriels, quadrillés par des axes de communication. Les enjeux paysagers concernent donc globalement les abords de l'Ourcq et la butte de Romainville.

Des espaces verts sont présents sur le territoire et sont à préserver, que ce soit le parc de la Bergère à Bobigny, le nord de la butte de Romainville (base île de loisir et parc communal) ou encore le parc des Beaumonts et les Mur-à-pêches de Montreuil.

L'entrée du territoire se fait par plusieurs moyens : le métro ou le RER (11 et 3, respectivement), la route (8), et le canal (1).

Les entrées de ville par la route présentent pour la plupart des typologies très routières en lien avec la présence des grandes infrastructures (A3, A86, périphérique), où la place de la voiture est très importante, et celle du piéton, marginale. Les entrées par la porte de Bagnole et l'échangeur A3-A86 au niveau de Noisy-le-Sec sont notamment à requalifier, tandis que l'entrée de ville de la porte des Lilas constitue la seule porte d'entrée relativement qualitative.

Les entrées ferroviaires sont relativement qualitatives, à l'exception de celle de Noisy-le-Sec, tandis que les entrées par le métro sont à améliorer d'un point de vue paysager (qualité d'espace public), et notamment au nord du territoire sur les communes de Pantin, Bobigny et Noisy-le-Sec. La commune de Romainville présente des entrées de ville par le métro de relativement bonne qualité.

Le prolongement de la ligne de tramway T1 de Bobigny jusqu'à Val de Fontenay en cours d'aménagement va profondément transformer les territoires traversés sur les communes de Noisy-le-Sec, Romainville et Montreuil, offrant une opportunité inédite de penser un projet urbain ambitieux. Ce projet de transport structurant va générer de grands espaces vides qu'il s'agira de repenser et de connecter avec les quartiers environnants. Est Ensemble et les trois communes souhaitent donc saisir cette opportunité pour penser une ville plus écologique et plus agréable à vivre, répondant aux enjeux sociaux, écologiques et sanitaires de notre temps.

Ainsi le territoire peut être décomposé en 3 paysages différents :

- La Butte de Romainville ;
- La Plaine de France urbaine ;
- Saint-Denis ;

#### 3.1.1 La butte de Romainville

Ainsi, la « Butte de Romainville » représente le relief le plus important pour le territoire d'Est Ensemble et forme un point de repère dans le paysage. Cependant certaines parties de ce site sont inaccessibles, notamment au nord, au regard des risques d'effondrement (lié à l'ancienne exploitation de carrière). Cette butte prolonge les Buttes-Chaumont parisiennes. L'impact de cette butte sur le développement du territoire a été important, et notamment sur les voies ferrées qui ont dû la contourner par le nord. Son rebord nord offre de larges vues vers Paris, Saint-Denis et vers les aéroports du Bourget et de Roissy. La pente sud de la butte est plus douce mais permet néanmoins des vues vers la vallée de la Marne et vers le bois de Vincennes.

#### 3.1.2 La Plaine de France

La « Plaine de France urbaine » est marquée par la présence du canal de l'Ourcq et des voies ferrées. L'installation de ces infrastructures a entraîné la création d'ensembles industriels longeant le canal, la voie ferrée et les routes nationales. Cette grande unité est aussi marquée par la présence des grandes tours de Bondy et de Bobigny.

Quant à la Plaine de France urbaine, elle se décompose en trois petites unités : « Aulnay » à l'est et au sud, la « Gare de triage de Noisy » au cœur et « Drancy » au nord.

#### 3.1.3 Saint-Denis

La grande unité paysagère de « Saint-Denis » est fortement industrialisée au sein d'Est Ensemble. Il s'y trouve le technicentre est-européen, les halles de Pantin, la zone industrielle Les Vignes et le parc interdépartemental des sports. Le cimetière parisien de Pantin occupe également une superficie non négligeable. La commune de Pantin accueille un habitat de plutôt bonne qualité et le long du canal de l'Ourcq s'égrène un bâti varié : des bureaux, de l'habitat et quelques rares petits entrepôts qui subsistent. Cette portion du canal est un lieu de promenade et de déplacement doux.

## 3.2 LE PATRIMOINE

Le territoire d'Est Ensemble dispose de plusieurs périmètres de protection de son patrimoine : sites classés, sites inscrits et monuments historiques classés et inscrits.

Le territoire dispose également d'un riche passé, en témoigne les arrêtés pris en faveur de la protection du patrimoine archéologique.

Parallèlement, le patrimoine bâti non protégé se compose d'une diversité de patrimoines et de formes architecturales : maisons de maître, immeubles de rapport, bâti de faubourg, maisons ouvrières, patrimoine industriel, patrimoine contemporain, patrimoine paysager lié au canal de l'Ourcq, autres équipements remarquables et forts.

### 3.2.1 Les sites classés ou inscrits

Les sites classés sont des lieux dont le caractère exceptionnel justifie une protection de niveau national : éléments remarquables, lieux dont on souhaite conserver les vestiges ou la mémoire pour les événements qui s'y sont déroulés...

Le classement a pour effet de nécessiter une autorisation du ministre compétent pour toute modification du site. L'inscription est une reconnaissance de la qualité d'un site justifiant une surveillance de son évolution, sous forme d'une consultation de l'architecte des Bâtiments de France sur les travaux qui y sont entrepris. On retrouve sur le territoire plusieurs sites inscrits ou classés :

Monuments	Localisation	Protection
Cité-jardin	Le pré-Saint Gervais	Inscrit
Ensemble formé par 4 secteurs du quartier Saint-Antoine comportant des murs à pêches de Montreuil	Montreuil	Classé
Domaine de Montreuil	Montreuil	Inscrit
Trois pièces d'eau de l'ancien domaine de Tilemont	Montreuil	Inscrit

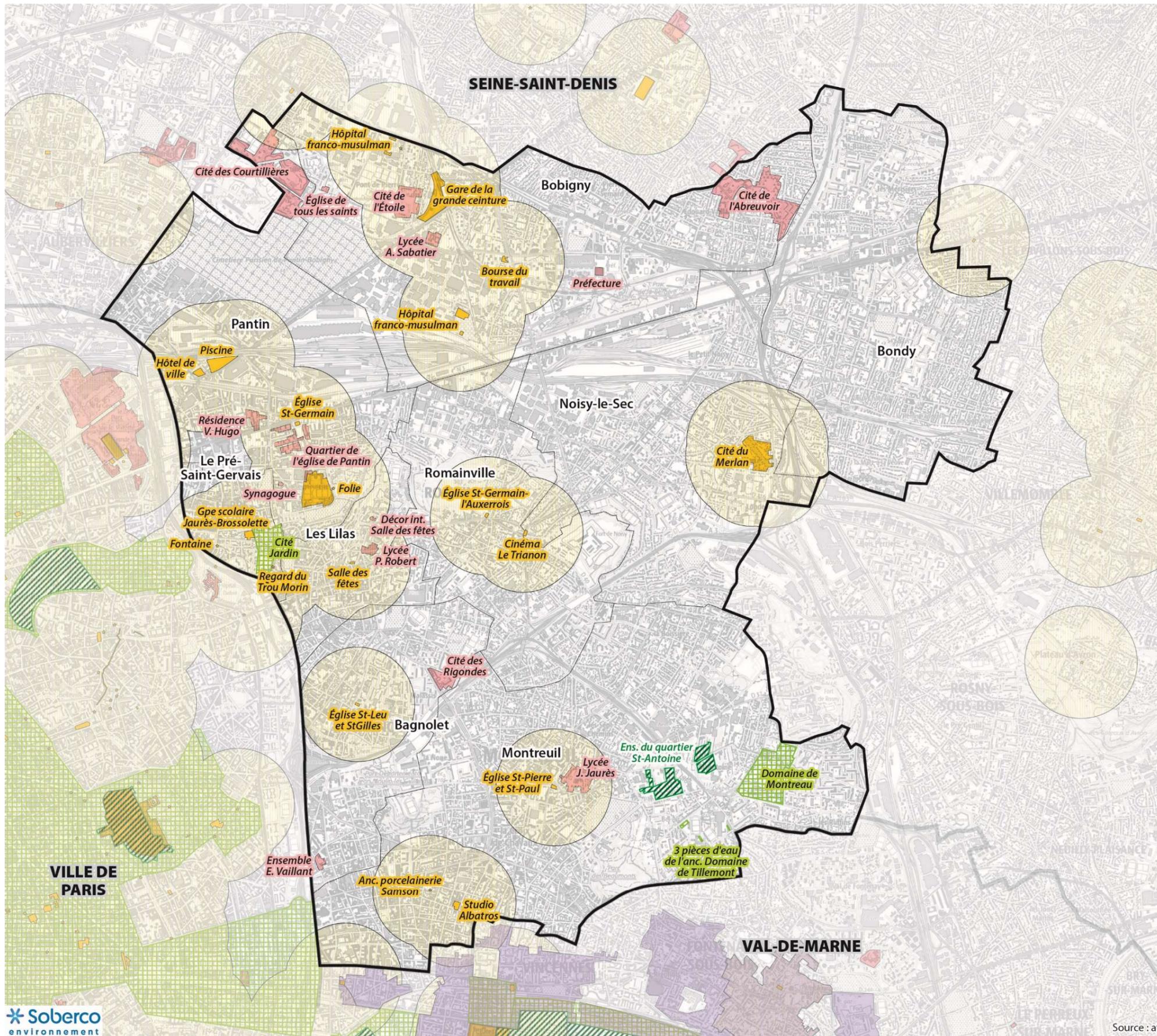
### 3.2.2 Les monuments historiques classés ou inscrits

Selon la loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques, il existe deux niveaux de protection correspondant à deux catégories d'édifices :

- Les immeubles dont la conservation présente, du point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public ». Ces immeubles peuvent être classés en totalité ou en partie.
- Les immeubles qui, sans justifier une demande de classement immédiat, présentent un intérêt d'histoire ou d'art suffisant pour en rendre désirable la préservation ». Ces derniers peuvent quant à eux être inscrits sur l'Inventaire supplémentaire des monuments historiques.

Tous travaux sur ces monuments ou sur des immeubles situés dans un périmètre de 500 mètres autour sont soumis à avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF). Ainsi sur le territoire d'Est Ensemble il est possible de retrouver des monuments classés ou inscrit qui seront à prendre en compte lors de travaux d'aménagements.

Monuments	Localisation	Protection
Eglise Saint-Leu Saint-Gilles	Bagnolet	Inscrit
Hôpital franco-musulman, mosquée et cimetière	Bobigny	Inscrit
Gare de la Grande Ceinture	Bobigny	Partiellement inscrit
Bourse du travail	Bobigny	Partiellement inscrit
Groupe scolaire Jaurès-Brossolette	Le pré-Saint Gervais	Inscrit
Regard du Trou Morin	Le pré-Saint Gervais	Classé
Salle des fêtes	Les Lilas	Partiellement inscrit
Porcelainière Samson (ancienne)	Montreuil	Partiellement inscrit
Eglise Saint-Pierre et Saint-Paul du Haut Montreuil	Montreuil	Classé
Studio cinématographique Albatros	Montreuil	Inscrit
Cité du Merlan	Noisy-le-Sec	Inscrit
Eglise Saint-germain	Pantin	Classé
Ecole de plein air	Pantin	Inscrit
Piscine	Pantin	Inscrit
Usine des eaux	Pantin	Partiellement inscrit
Folie de Romainville	Pantin	Partiellement inscrit
Cinéma le Trianon	Romainville	Inscrit
Eglise Saint-Germain l'Auxerois	Romainville	Inscrit



### CONTEXTE PATRIMONIAL

	Limite Est Ensemble
	Monument historique AC1
	Périmètre de protection
	Site classé AC2
	Site inscrit AC2
	Site patrimonial remarquable AC4
	Label "Architecture contemporaine"
	Limite communale
	Limite départementale



## 4 AIR-CLIMAT-ENERGIE

### 4.1 QUALITE DE L'AIR

La qualité de l'air constitue un enjeu de santé publique majeur, et notamment en milieu urbain dense comme sur le territoire d'Est Ensemble, en témoigne le classement des 9 communes en communes sensibles pour la qualité de l'air en Ile-de-France.

Les concentrations diminuent également depuis plusieurs années en lien avec l'amélioration globale de la qualité de l'air en Ile-de-France, mais restent toutefois au-dessus des seuils de qualité de l'OMS et particulièrement élevées aux abords des grands axes routiers, pour les polluants les plus nocifs (NOx et particules fines).

- **Bilan global de la qualité de l'air**

Les données d'émissions datant de 2015, ont été actualisées avec les données d'émissions de 2018 issues de l'inventaire réactualisé par AirParif en 2021.

Les émissions s'élèvent ainsi à 3 033 tonnes de polluants atmosphériques en 2018.

- **Bilan de la qualité de l'air pour les principaux polluants.**

Les données de concentrations annuelles datant de 2017, sont actualisées ci-dessous avec les concentrations annuelles pour l'année 2021 fournies par AirParif.

Il est également à noter que les objectifs de qualité de l'OMS ont changé en septembre 2021, avec des seuils plus restrictifs.

**NO<sub>2</sub>** : Concentrations moyennes estimées à 25 µg/m<sup>3</sup>, avec une variabilité selon les zones (les zones naturelles sont moins exposées), et une concentration très importante le long et aux abords des axes routiers, et une concentration maximale de 79 µg/m<sup>3</sup>, sur l'échangeur de Rosny.

Le transport routier est responsable de 48% des émissions de NO<sub>2</sub>, et a connu une baisse de 48% depuis 2005.

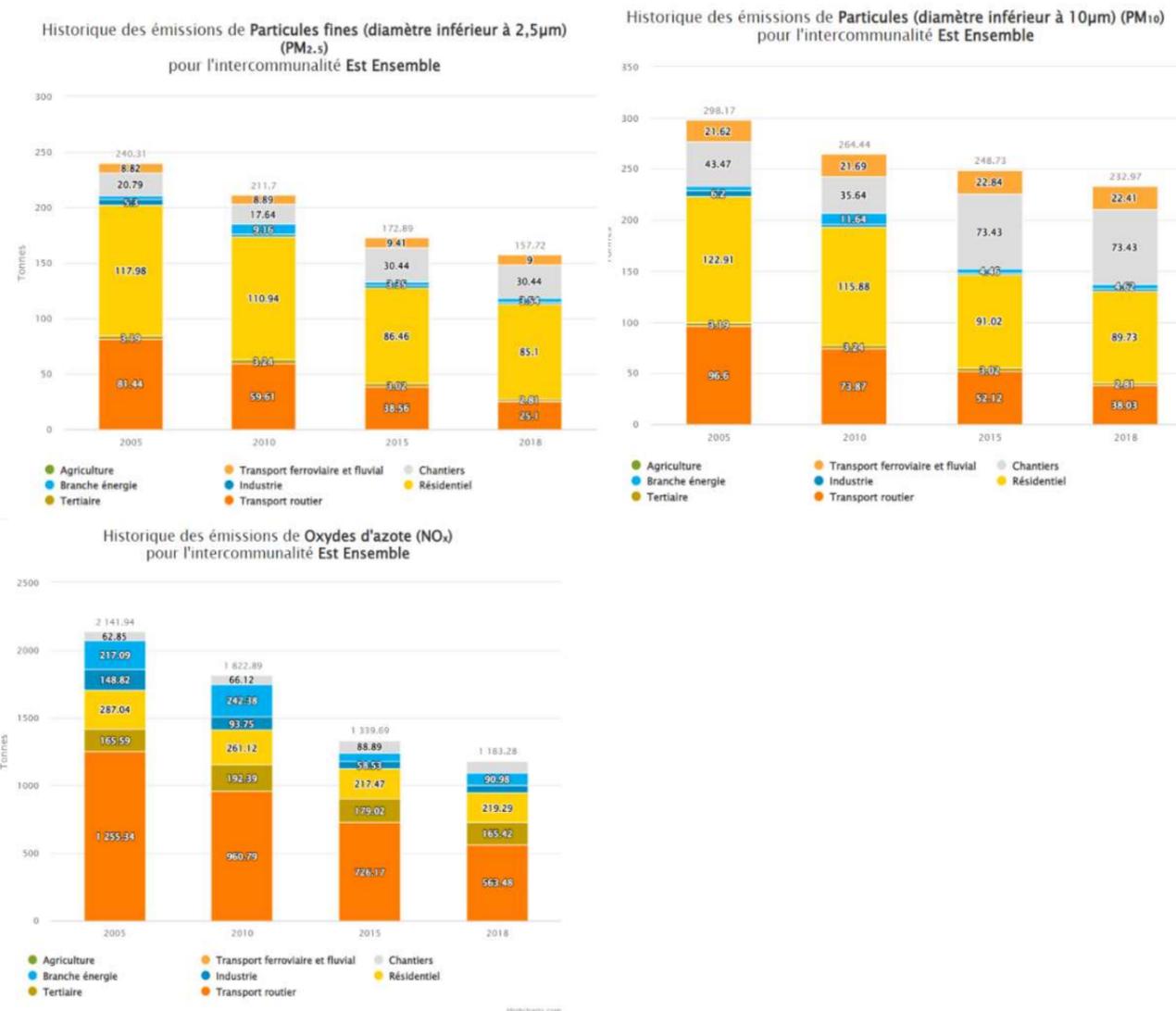
**PM<sub>2.5</sub>** : Concentrations comprises entre 11 et 13 µg/m<sup>3</sup>, avec des pics jusqu'à 20 µg/m<sup>3</sup> le long des grands axes routiers, et notamment l'A3. L'objectif de qualité de l'OMS n'est pas respecté sur la totalité du territoire (5 µg/m<sup>3</sup>).

Le transport routier est responsable de 16% des émissions de PM<sub>10</sub>, qui a connu une baisse (-61%), depuis 2005 notamment grâce PDU de 2011.

**PM<sub>10</sub>** : Concentrations comprises entre 18 et 20 µg/m<sup>3</sup>, avec des pics jusqu'à 36 µg/m<sup>3</sup> aux abords des axes routiers, et notamment l'A3. Les normes de concentration en PM<sub>10</sub> sont globalement respectées aux abords des axes routiers.

Le transport routier est responsable de 16% des émissions de PM<sub>10</sub>, qui a connu une baisse (-61%), depuis 2005 notamment grâce PDU de 2011.

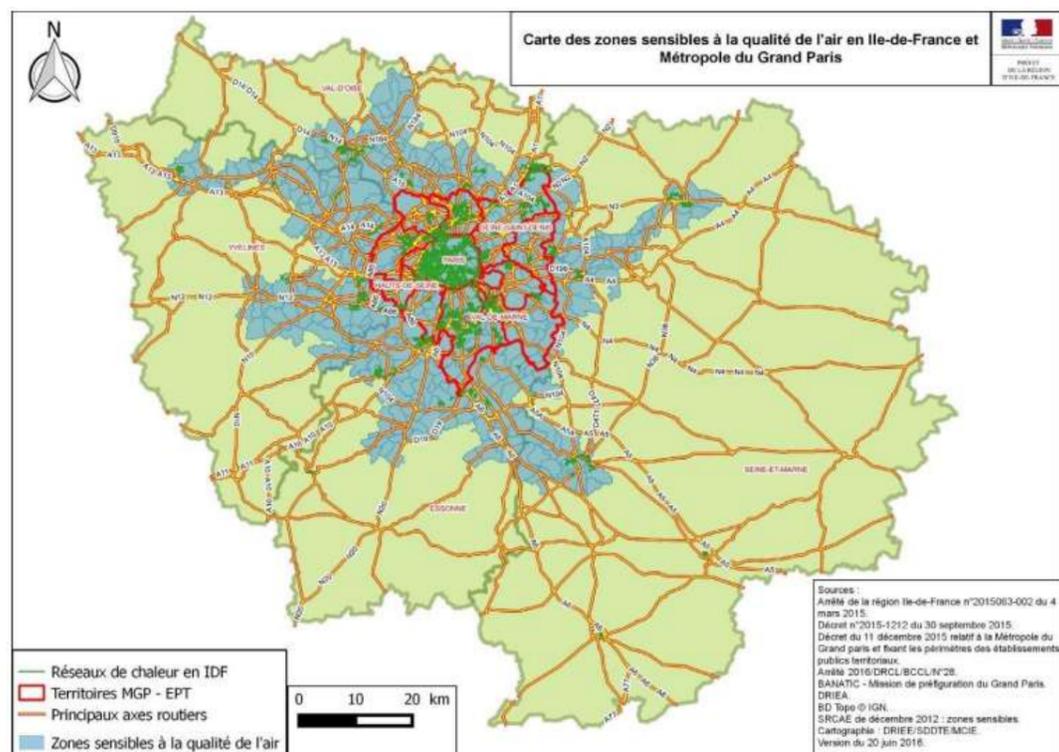
**O<sub>3</sub>** : Nombre de jours supérieurs à 120 µg/m<sup>3</sup> pour 8 heures à l'emplacement sélectionné estimé de 2 à 4 sur le territoire. L'objectif de qualité de 0 j est proche, mais pas atteint.



• **Plan de Prévention de l'Atmosphère (PPA)**

Est Ensemble est concerné par le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Ile-de-France.

Toutes les communes du territoire sont classées en commune sensibles pour la qualité de l'air.



Zones sensibles à la qualité de l'air en Ile de France

## 4.2 PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL

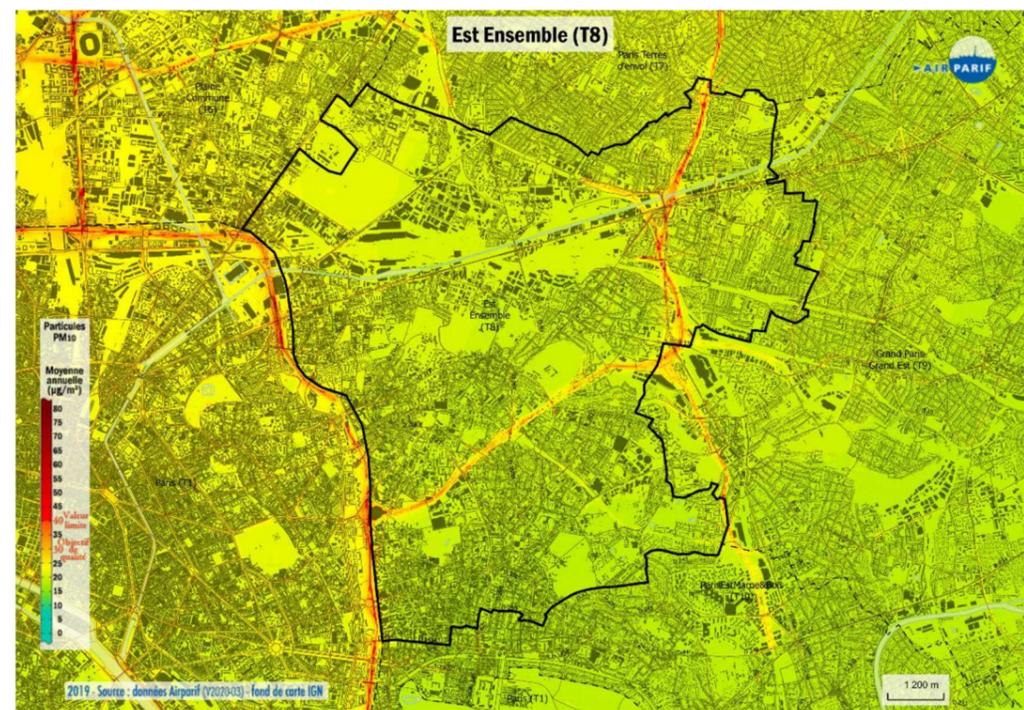
Le PCAET d'Est Ensemble a été adopté lors du Conseil de territoire du 21 février 2017 après avis conforme de la Métropole du Grand Paris. Il comprend 54 actions réparties en 8 orientations stratégiques qui constituent une réponse locale aux enjeux sociaux et climatiques du territoire.

Le PCAET d'Est Ensemble fait actuellement l'objet d'une révision qui doit permettre d'accélérer la transition du territoire, de s'aligner avec les objectifs de la Métropole du Grand Paris et de renforcer la prise en compte des enjeux de pollution de l'air, de sobriété énergétique, d'adaptation et d'économie circulaire comme ceux de justice sociale.

Les études menées dans le cadre de la révision mettent en évidence les résultats suivants pour les trois polluants les plus problématiques pour la santé des populations à Est Ensemble :

**Les PM10 :**

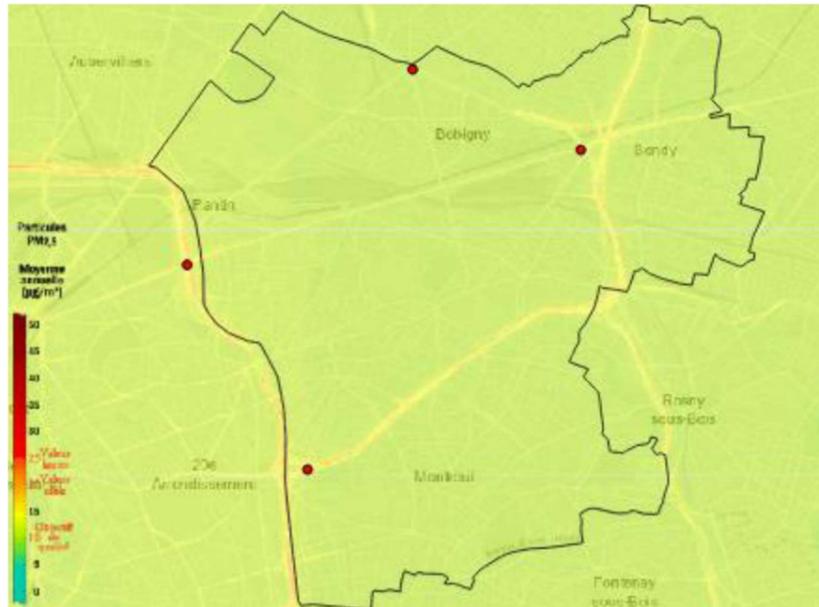
- Baisse totale de 22 % entre 2005 et 2018 ;
- Transport routier : 38 t/an représente 16 % des émissions du territoire, concernent majoritairement les axes autoroutiers ;
- Transport ferroviaire et fluvial : 22 t/an représente 10 % des émissions du territoire.
- Chantiers : 73 t/an représente 31% des émissions du territoire ; second poste d'émission en augmentation de +69 % entre 2005 et 2018.



Carte des concentrations de PM10 en moyenne annuelle (Airparif, 2018)

Les PM 2,5 :

- Baisse totale de 34 % entre 2005 et 2018 ;
- Transport routier : 25 t/an représente 16 % des émissions du territoire ;
- Transport ferroviaire et fluvial : 9 t/an représente 6 % des émissions du territoire.
- Chantiers : 30 t/an représente 19% des émissions du territoire ; second poste d'émission en augmentation de 46% entre 2005 et 2018

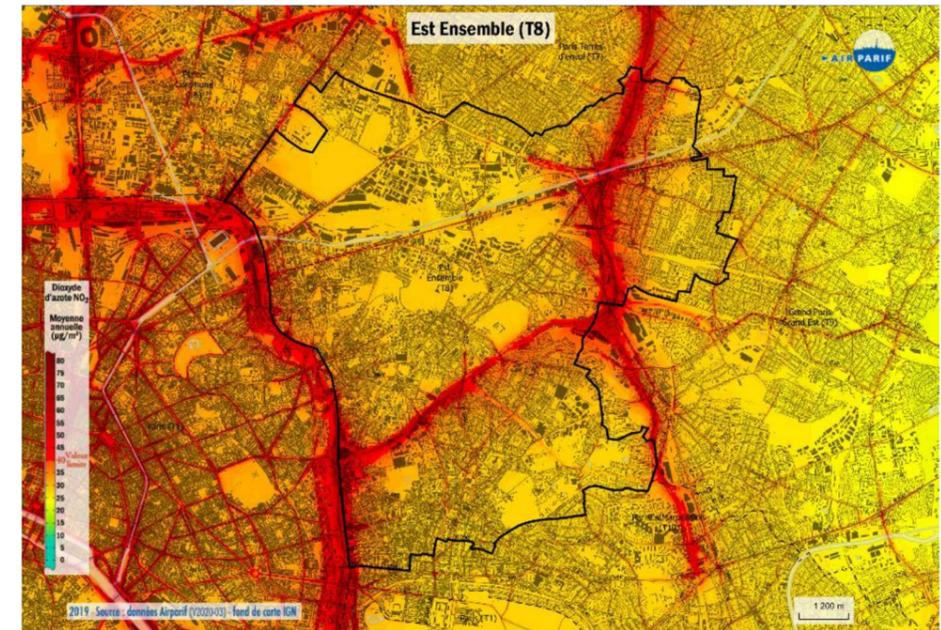


Carte des concentrations des PM2.5 en moyenne annuelle (Airparif , 2018)

Les oxydes d'azote (Nox) :

- Baisse totale de 45 % entre 2005 et 2018 ;
- Transport routier : 564 t/an représente 48 % des émissions du territoire ; premier poste malgré une réduction de 55% entre 2005 et 2018 grâce à l'amélioration technique.
- Transport ferroviaire et fluvial : 3 t/an représente moins de 1 % des émissions du territoire.
- Chantiers : 89 t/an représente 7% des émissions du territoire.

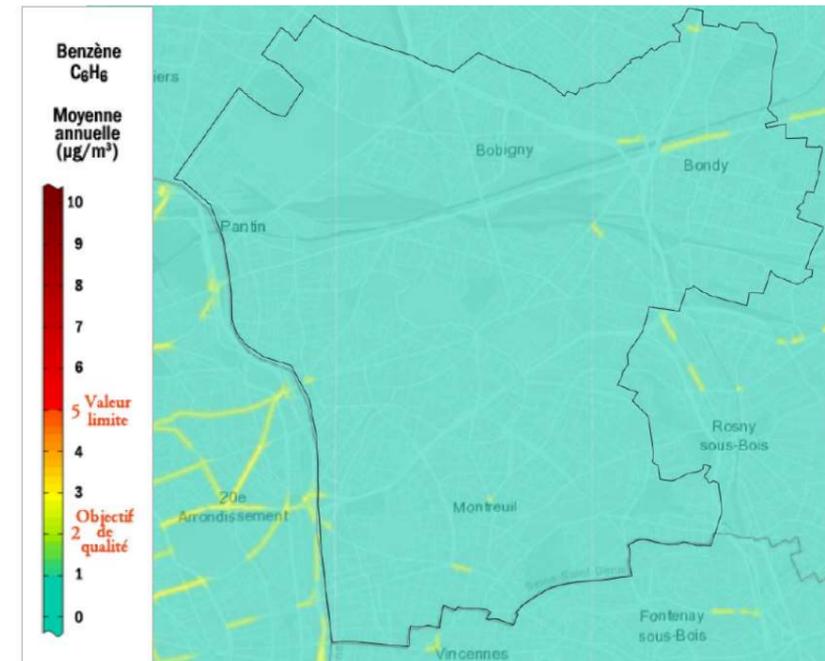
Le territoire émet 1183 tonnes d'oxydes d'azote par an, dont près de la moitié sont dues au transport routier.



Carte des concentrations en dioxyde d'azote en moyenne annuelle (Airparif, 2018)

Les composés organiques volatiles non méthaniques (COVNM) :

- Baisse totale de 47% entre 2005 et 2018 ;
- Transport routier ; représente 4% des émissions globale mais a connu une baisse de 87%. Les concentrations ont diminué proche du trafic de 34%.
- Chantier : représente 14% des émissions globale ;



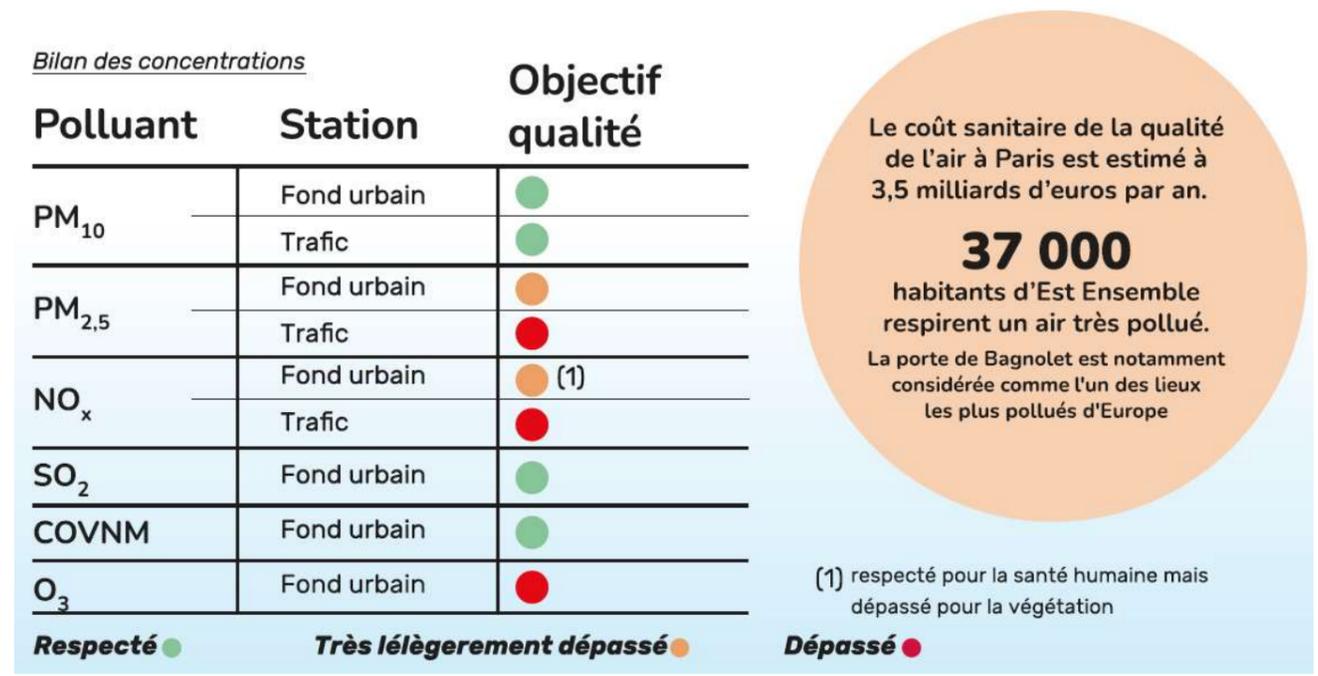
Carte des concentrations de Benzène en moyenne annuelle (Airparif, 2018)

### Le rôle du trafic routier dans la pollution de l'air

Le PCAET définit le trafic routier comme l'un des secteurs les plus émetteurs tous polluants confondus d'Est ensemble.

Les cartes de concentrations montrent le trafic routier émet principalement de l'oxyde d'azote provenant de l'A3. Globalement l'A3 est le réseau routier qui émet le plus de polluants.

L'un des enjeux majeurs du PLM en lien avec la mobilité est la réduction de la pollution de l'air engendré par le réseau routier.



Bilan des concentrations présentés dans les travaux d'élaboration de la révision du PCAET (source : Etude complémentaire sur la qualité de l'air et les impacts de la ZFE – 2022)

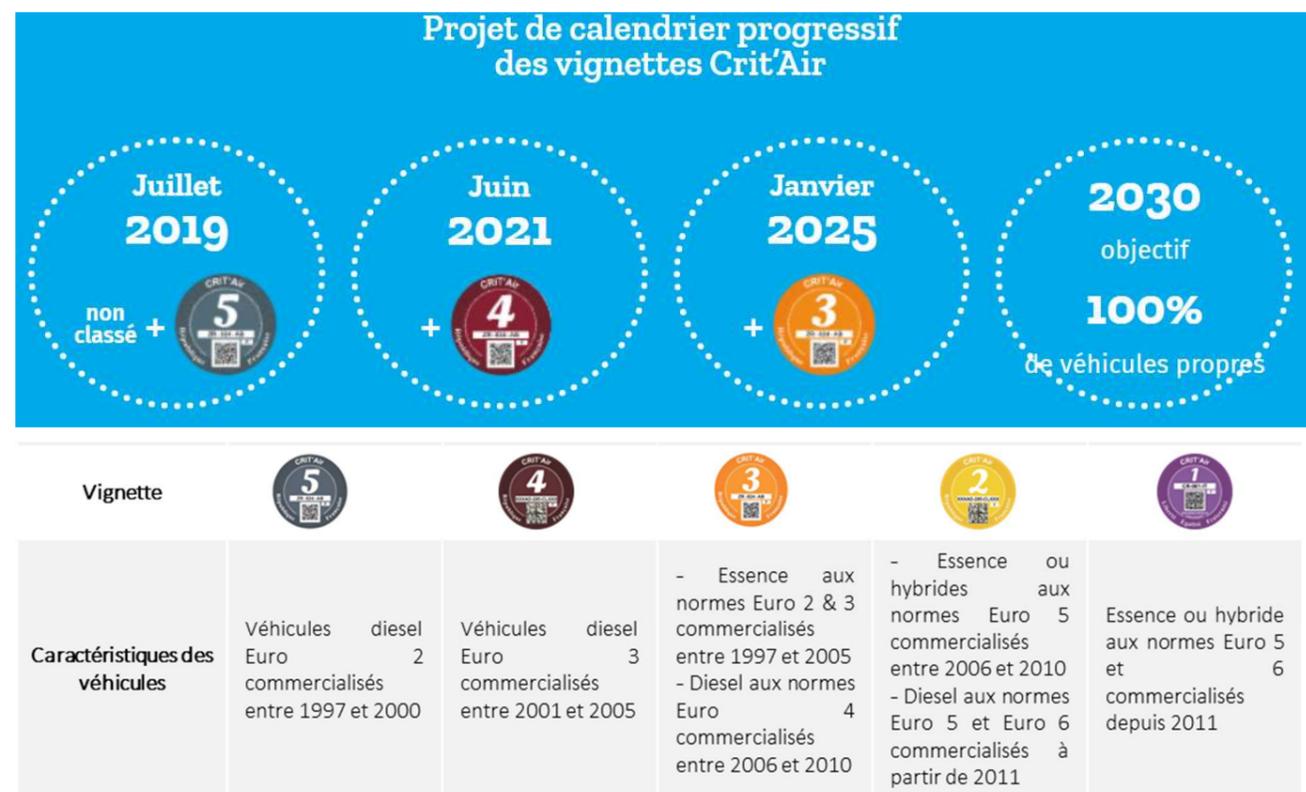
## 4.3 ZONES A FAIBLES EMISSIONS (ZFE)

### Qu'est-ce qu'une Zone à Faible Emission (ZFE) ?

« Dispositif, soutenu par l'Etat, destiné à faire baisser les émissions de polluants notamment dans les grandes agglomérations, pour améliorer la qualité de l'air et garantir aux habitants de respirer un air qui ne nuise pas à leur santé. Déjà adopté par 231 villes ou métropoles européennes, il est reconnu comme particulièrement efficace pour réduire les émissions de polluants provenant du trafic routier, la voiture étant l'une des principales sources de pollution en ville. » (Source site ZFE métropole)

### La Zone à Faibles Emissions en Île-de-France

Le 12 novembre 2018, la Métropole du Grand Paris a validé la stratégie avec la Plan Climat Air Energie Métropolitain, de mise en place d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE) métropolitaine sur un périmètre de 79 communes regroupant 5,61 millions d'habitants. Cette mesure 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 avec l'objectif en 2030 d'avoir 100 % de véhicules « propres » (100 % électrique ou hydrogène) en circulation, et d'autre part l'octroi d'aides financières pour l'achat de véhicules propres.



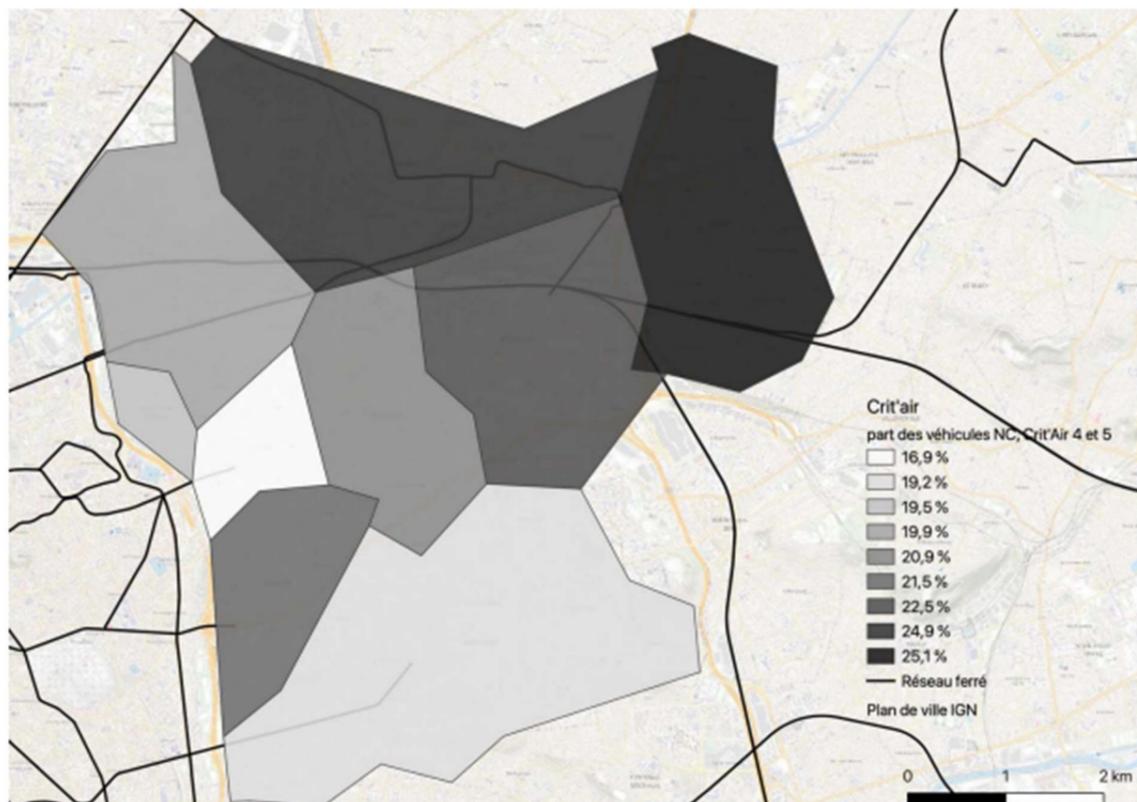
Les neuf communes d'Est Ensemble sont dans le périmètre de la ZFE.

A la date du 1er janvier 2022, à la connaissance de la métropole du Grand Paris sur Est Ensemble :

- Cinq communes ont signé un arrêté ZFE m Crit'Air 4, 5 et NC : Bagnolet, Pantin, Les Lilas, Montreuil, Romainville
- Deux ont signé un arrêté ZFE-m Crit'Air 5 et NC et ont signé une convention d'accompagnement pour Crit'Air 4 : Le Pré Saint-Gervais et Noisy-le-Sec
- Deux communes non engagées : Bobigny et Bondy

Est Ensemble est particulièrement concernée par l'extension de la ZFE, car d'après l'enquête « plaques », entre 16,9% et 25,1% des véhicules des communes du territoire étaient non-classés, Crit'Air 4 ou Crit'Air 5 au début de l'année 2019.

➤ La mise en place de la ZFE va profondément modifier le parc automobile entraînant une réduction des émissions de polluant 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.



Part des véhicules Crit'Air 4 et 5 sur les communes d'Est Ensemble (IGN, données de l'enquête « plaques », 2019)

La mise en place de la ZFE implique un facteur important, les revenus des ménages. En effet, Est Ensemble est caractérisé par une population avec un taux de pauvreté entre 12.4 et 33.4%. Cette situation peut empêcher la population à changer de véhicule et ainsi acheter des nouveaux véhicules moins polluants.

### 4.3.1 Objectifs et potentiels de réduction

#### Echelle nationale

Le Plan de Réduction des Emissions des Polluants Atmosphériques (PREPA), est un plan à l'échelle national qui fixe des objectifs de réduction des émissions

	Horizon 2020	Horizon 2030	Est Ensemble 2018
SO <sub>2</sub>	-55%	-77%	-88%
NO <sub>x</sub>	-50%	-69%	-45%
COVNM	-43%	-52%	-47%
NH <sub>3</sub>	-4%	-13%	-35%
PM <sub>2,5</sub>	-27%	-57%	-34%

Objectifs de réduction des émissions de pollutions (Airparif, 2018)

#### Echelle régionale

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) fixe des objectifs régionaux comme :

- Sensibiliser et informer le public à la problématique de la pollution de l'air ;
- Favoriser les constructions saines, économes en énergies ;
- Favoriser le renouvellement du parc de transport de personnes et de marchandises vers des parcs moins polluants, favoriser l'intermodalité et réduire le trafic dans les zones denses.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère, de 2018 qui a pour horizon 2025 fixe également plusieurs objectifs sur les différents secteurs d'activité.

Objectifs sur le secteur du transport routier : \*

- « Elaborer des **plans de mobilité** par les entreprises et les personnes morales de droit public »
- « Etudier la **baisse des vitesses maximales** autorisées sur les voies structurantes d'agglomérations d'Ile-de-France »
- « Soutenir l'élaboration et la mise en oeuvre de **plans locaux de déplacements** et une meilleure prise en compte de la **mobilité durable** dans l'urbanisme »
- « Accompagner la mise en place de **zones à circulation restreinte** en Ile-de-France »
- « Favoriser le **covoiturage** en Ile-de-France »
- « Accompagner le développement des **véhicules à faibles émissions** » \*
- « Favoriser une **logistique** plus respectueuse de l'environnement »
- « Favoriser l'usage des **modes actifs (marche et vélo)**. »

#### Echelle de la Métropole du Grand Paris

Le Plan Climat Air Energie Métropolitain permet de fixer des objectifs en lien avec la qualité de l'air, notamment sur la réduction de certains polluants. Ce plan est plus axé sur les secteurs résidentiels, tertiaires et au chantier.

## 4.4 CONSOMMATIONS ENERGETIQUES

Les consommations énergétiques sur le territoire d'Est d'Ensemble proviennent majoritairement du secteur du bâtiment (résidentiel + tertiaire), qui constitue un levier majeur de réduction. La rénovation thermique du parc immobilier du territoire constitue un enjeu d'autant plus fort que de nombreux ménages sont en situation de précarité énergétique, malgré de nombreuses initiatives de réhabilitation menées ces dernières années.

**Le secteur des transports routiers représente le 3<sup>ème</sup> poste de consommations, avec un levier important en faveur des transports en commun et des modes doux.**

Une grande partie des consommations énergétiques provient des énergies fossiles et notamment du gaz (données PCAET en vigueur)

- **Consommations énergétiques**

La consommation totale du territoire s'élève à 5 024 GWh, soit 11,8 MWh/hab (contre 16,8 MWh/hab à l'échelle de l'IdF). 80 % de l'énergie est consommée par les bâtiments (43 % résidentiel, 37 % tertiaire), 13 % par le secteur routier, et 7 % par l'industrie. L'agriculture n'est pas représentée sur le territoire.

Les consommations énergétiques sont principalement issues des énergies fossiles, gaz et pétrole. Sur le territoire, le gaz alimente principalement le secteur résidentiel et le secteur tertiaire, avec néanmoins une part d'électricité. Les produits pétroliers sont utilisés par le secteur du transport routier (véhicules thermiques) et par le secteur résidentiel (chaudières à fioul).

## 4.5 ENERGIES RENOUVELABLES

Les énergies renouvelables du territoire d'Est Ensemble proviennent principalement de la part d'EnR&R des réseaux de chaleur (géothermie, biogaz, biomasse), et majoritairement du bois, ainsi que de quelques installations solaires photovoltaïques.

Du fait de l'urbanisation, toutes les énergies renouvelables ne peuvent pas être développées sur le territoire d'Est Ensemble. Néanmoins certains gisements restent intéressants, en ce qui concerne la géothermie, le solaire photovoltaïque, et le bois-énergie. Les réseaux de chaleur possèdent également un potentiel de développement intéressant, avec l'arrivée prochaine (2026) d'un nouveau réseau, et le développement du raccordement et du taux EnR&R des autres réseaux.

### Potentiel solaire

La production en énergie solaire s'établissait à 672,5 MWh en 2019, avec 162 installations (AREC).

La cartographie de l'Institut Paris Région sur le potentiel solaire à l'échelle des bâtiments met en évidence une production potentielle de 408 GWh d'énergie solaire photovoltaïque, principalement sur les bâtiments d'activités (29 %), l'habitat collectif (26 %) et l'habitat individuel (15 %). Cela représente 25 % de la couverture potentielle des besoins en électricité de l'intercommunalité.

### Réseaux de chaleur

Les données liées aux réseaux de chaleur sont actualisées avec la base de données Via Seva (2022), ainsi que le diagnostic du PCAET en cours de révision.

5 communes sont desservies par un réseau de chaleur : Bagnole, Bobigny, Bondy, Noisy-le-Sec et Montreuil, par 5 réseaux de chaleur :

- Le réseau de Bagnole : 52 % d'EnR&R (Mix gaz-fioul-biomasse), 9 400 équivalents-habitants, 20 km de longueur
- Le réseau de la Ville de Bobigny : 10 km, 6 810 équivalents-logements, taux d'EnR&R de 0 % (100 % de gaz). Ce réseau est en cours d'évolution et d'extension pour atteindre une capacité de 20 000 équivalent-habitant et un taux de 62 % d'EnR&R grâce à la géothermie.
- Le réseau de la commune de Bondy : 4 km de longueur, 2 510 équivalents-logements, taux d'EnR&R de 31 % (mix Gaz-Biomasse). Un **schéma directeur est en cours** et prévoit de passer à une alimentation à 65% d'EnR (plutôt géothermique) du réseau
- Le réseau de Rosny-sous-Bois (62 GWh) alimente les communes de Noisy-le-Sec et Montreuil sur le territoire pour une production de 22 GWh. 6 km, 4 720 équivalents-habitants desservis, 82 % taux d'EnR&R (géothermie)
- Le réseau de chaleur de Fontenay sous-bois qui produit 135 GWh dont 9.4 GWh pour la commune de Montreuil (EE) dont 20% d'EnR (bois). Un schéma directeur est en cours sur ce réseau. L'objectif, en réflexion à ce stade, est d'atteindre plus de 80% d'EnR avec l'implantation de géothermie et de biomasse supplémentaire

Un nouveau réseau de géothermie devrait voir le jour en 2026 sur les communes de Pantin, Les Lilas et le Pré-Saint-Gervais. Il est prévu une production de 178 GWh dont 66 % d'énergie renouvelable (biomasse et géothermie).

En 2018, la production d'EnR&R s'établissait à 197 GWh, dont :

- 102 GWh : Bois collectif
- 74 GWh : Bois individuel
- 16 GWh : Géothermie
- 2 GWh : Solaire
- 3 GWh : Aérothermie

Le potentiel total est de 2780 GWh

- 2 318 GWh : Géothermie
- 130 GWh : Chaleur fatale
- 48 GWh : Méthanisation
- 280 GWh : Solaire
- 6 GWh : Bois énergie

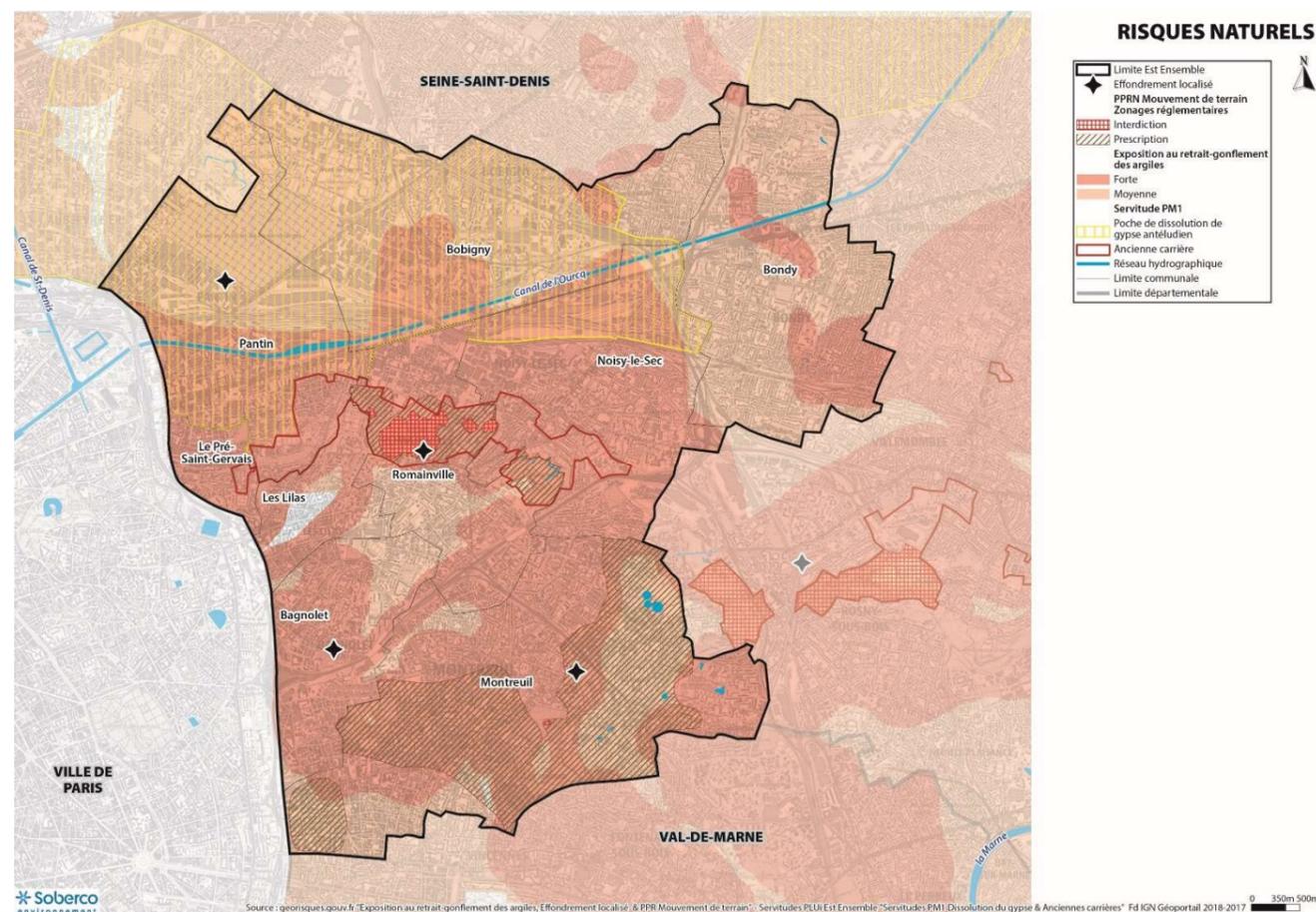
## 5 LES RISQUES ET NUISANCES

### 5.1 LES RISQUES NATURELS

Le territoire comporte des enjeux en lien avec les modalités de transport, vis-à-vis des risques naturels notamment celui d'inondation et de mouvement de terrain pouvant venir altérer les infrastructures de transport.

Est Ensemble est principalement concerné par la question de la gestion du risque d'inondation par ruissellement des eaux pluviales et débordement des réseaux, en raison de l'importante artificialisation du territoire. Le ruissellement pluvial est particulièrement important dans les secteurs de fortes pentes, et notamment les talwegs le long des coteaux. Les communes les plus touchées ont été Bondy et Pantin avec 8 arrêtés de catastrophes naturelles « inondation ». Le territoire n'est cependant pas concerné par un risque de débordement direct par crue. Néanmoins, le risque d'inondation ne se limite pas au ruissellement puisque les aléas de remontées de nappes concernent certaines communes, notamment sur la partie nord et l'extrême sud du territoire.

Au-delà du risque d'inondation par ruissellement, le territoire est également concerné par le risque mouvement de terrain. Ce risque est particulièrement important par la présence d'un aléa de retraits gonflements des sols argileux, notamment sur les coteaux. De même, le territoire présente un risque de dissolution du gypse, sur les secteurs d'anciennes carrières. Ce risque naturel est néanmoins bien encadré puisque des Plans de Prévention sont établis sur le territoire.



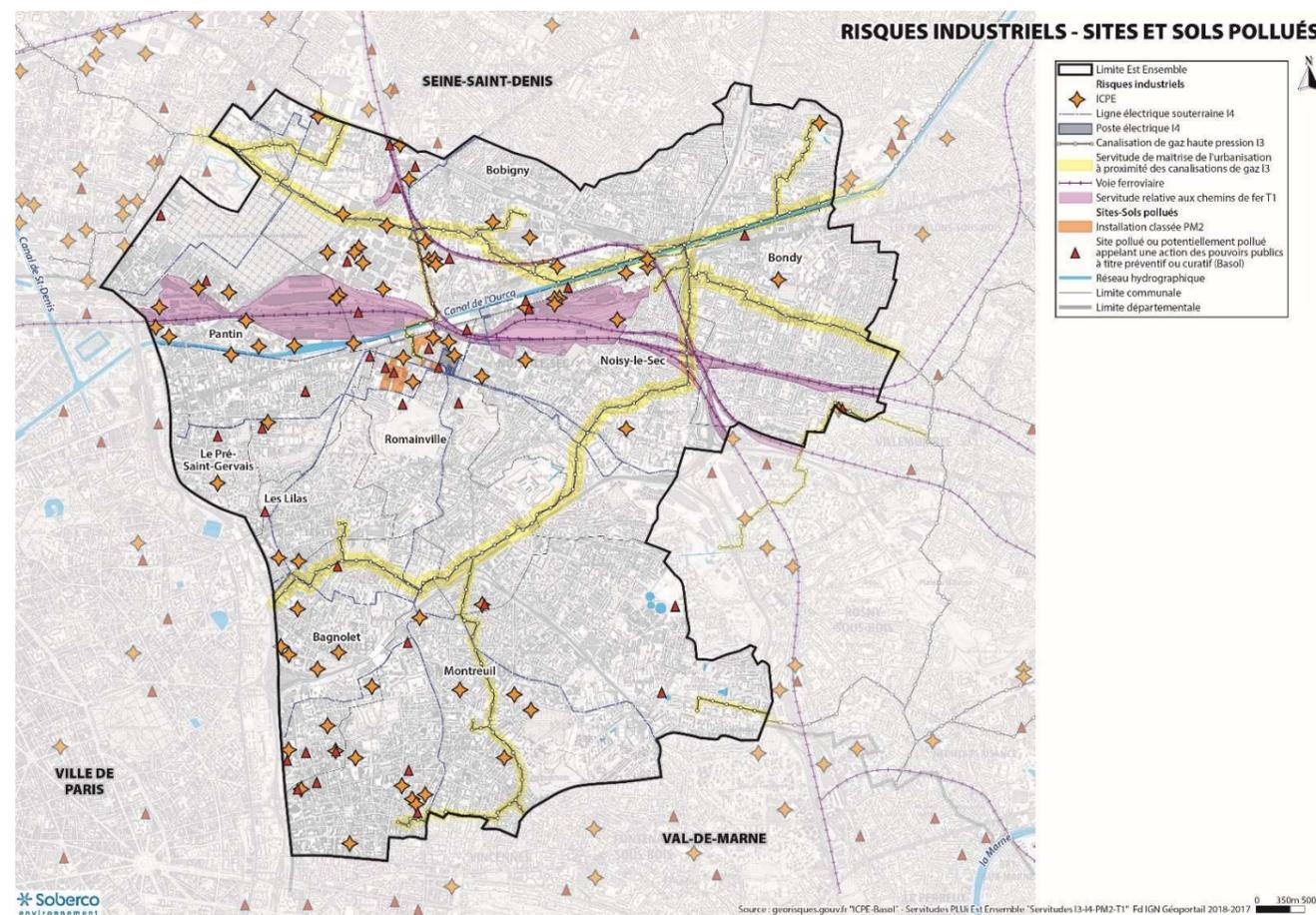
Risques naturels du territoire d'est ensemble (Soberco Environnement, 2023)

### 5.2 LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Concernant les déplacements, les enjeux se situent principalement au niveau du transport de matière dangereuse présent sur le territoire à l'étude.

En raison de sa proximité avec l'agglomération parisienne et situé dans la petite couronne parisienne dans une zone très fortement urbanisée, le territoire du PLU est soumis à des risques technologiques liés à la présence d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) non SEVESO et au transport de matières dangereuses (TMD). Ces risques, bien que réels, présentent une faible occurrence.

Concernant les déplacements, les enjeux se situent principalement au niveau du transport de matière dangereuse



Risques technologiques d'Est ensemble ( Soberco Environnement, 2023)

## 5.3 LES NUISANCES SONORES

L'enjeu liés aux nuisances sonores en lien avec le PLM concernant le dérangement acoustique pour les populations proche des infrastructures routières.

Les nuisances sonores sont très prégnantes sur Est Ensemble. Les communes les plus exposées en part de population communale par ordre décroissant sont Pantin, Bagnole, Bondy, Noisy-Le-Sec, Les Lilas, Montreuil, Romainville, Le Pré-Saint-Gervais et Bobigny. Certains secteurs comme le secteur de la porte de Bagnole, le Pont de Bondy, la cité Londeau, le quartier de la Boissière, dépassent les seuils de l'OMS.

### PPBE État de Seine-Saint-Denis

Approuvé par arrêté préfectoral le 21 mai 2013, le PPBE recense plusieurs infrastructures de transport. Parmi ces infrastructures Est Ensemble est concerné par A1, A3, A86, A103, la ligne 5 du métro, le tramway T1 et les infrastructures ferroviaires de RFF.

Sur ces lignes ferroviaires, le PPBE identifie notamment les actions curatives engagées par RFF (principalement la création d'écrans acoustiques), et préventives par la RATP (Amélioration du matériel roulant : réduction des bruits de crissement au freinage, réduction des bruits de roulement, ...

### PPBE du Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis

Adopté le 11 octobre 2012, ce PPBE a identifié 10 secteurs prioritaires du fait du nombre d'habitants exposés à des niveaux élevés de bruit la nuit (supérieurs de 4 dB (A) au seuil de 62 dB (A) caractérisant un point noir de bruit), dont 1 porte sur le territoire d'Est Ensemble.

Il s'agit du secteur le long de l'ex-RN 3 (près de 6 400 habitants estimés selon un relevé de terrain), et notamment à Pantin, de la porte de Paris à la rue Formagne, et à Bondy, de l'A 86 à la limite communale des Pavillons-sous-bois.

Le reste du document contient :

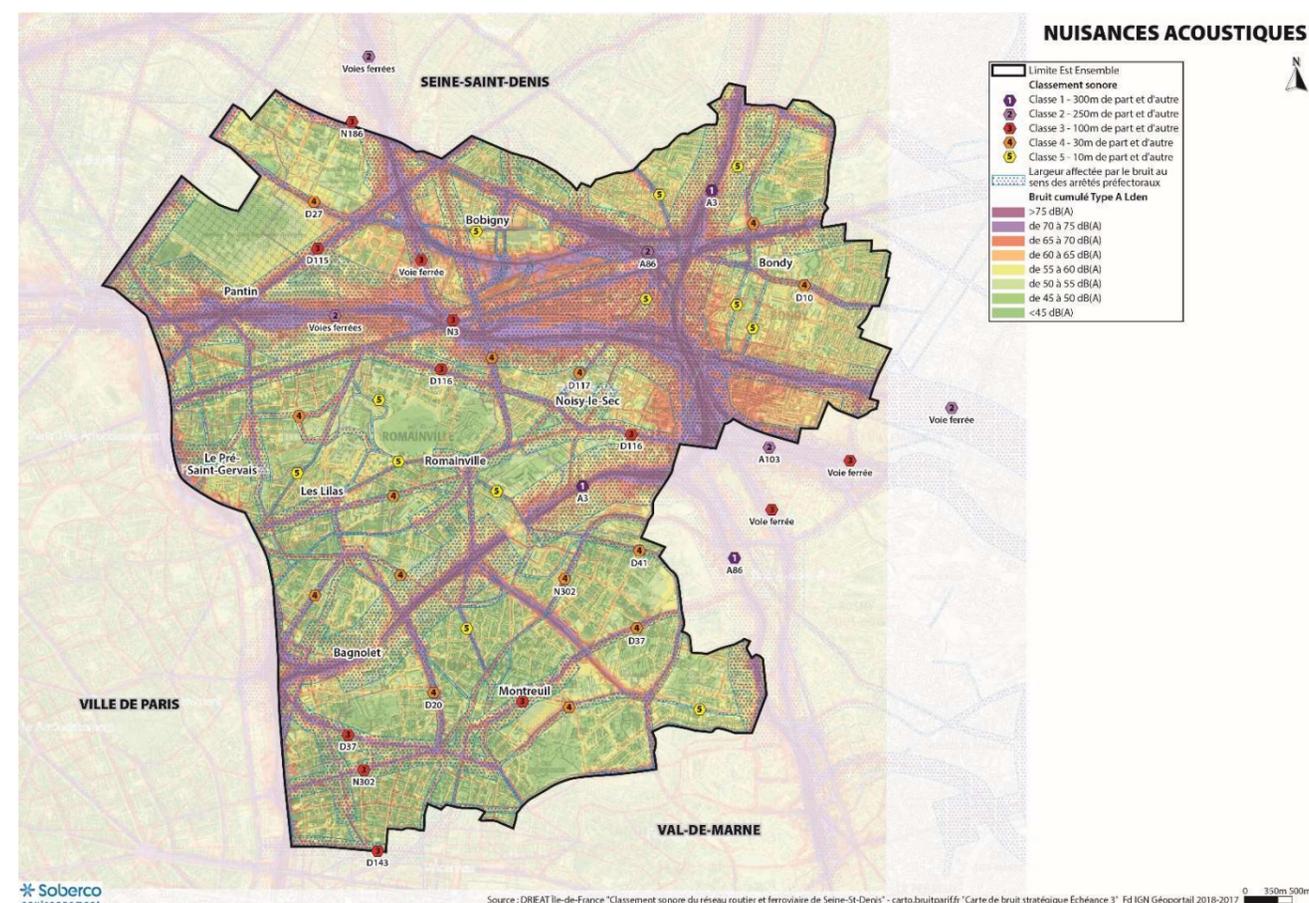
- Des cartes stratégiques du bruit, outils de diagnostic et d'analyse de la situation sonore du territoire.
- Un plan d'orientations de lutte contre les nuisances sonores.

### PPBE Est Ensemble

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement d'Est Ensemble, adopté le 13 octobre 2015 pour une durée de 5 ans, vise 3 objectifs :

- Réduire les bruits dans les zones les plus critiques ;
- Prévenir et anticiper les nuisances sonores lors des projets d'aménagements futurs ;
- Préserver les « zones calmes », c'est-à-dire les espaces extérieurs faiblement exposés au bruit.

Les cartes stratégiques du bruit du territoire d'Est Ensemble ont été réalisées sous l'égide du Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, en 2008 et mise à jour en 2016.



### PPBE Métropole du Grand Paris

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la métropole de Grand Paris, adopté le 04 décembre 2019. Il permet de fixer des objectifs de réduction de bruit pour améliorer le confort des populations en passant par des actions concrètes tel que :

- Résorption de points noirs du bruit par la mise en place d'écrans acoustiques à Bagnole (subvention de 300 000 € à Est Ensemble) ;
- Construction d'un mur anti-bruit dans la cité Paul-Eluard à Saint-Denis pour protéger 300 logements (réservation de 866 220 € de crédits du Fonds de soutien à l'investissement local au titre du Pacte Métropolitain d'Innovation et financement de 776 208 € courants au titre de sa compétence bruit).

L'OMS a défini de nouvelles lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement en Europe, de manière à limiter l'impact de la pollution sonore sur la santé humaine.

- Trafic routier : Lden > 53 dB (A) de jour, Lden > 45 dB (A) de nuit
- Trafic ferroviaire : Lden > 54 dB (A) de jour, Lden > 44 dB (A) de nuit
- Trafic aérien : Lden > 45 dB (A) de jour, Lden > 40 dB (A) de nuit

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.

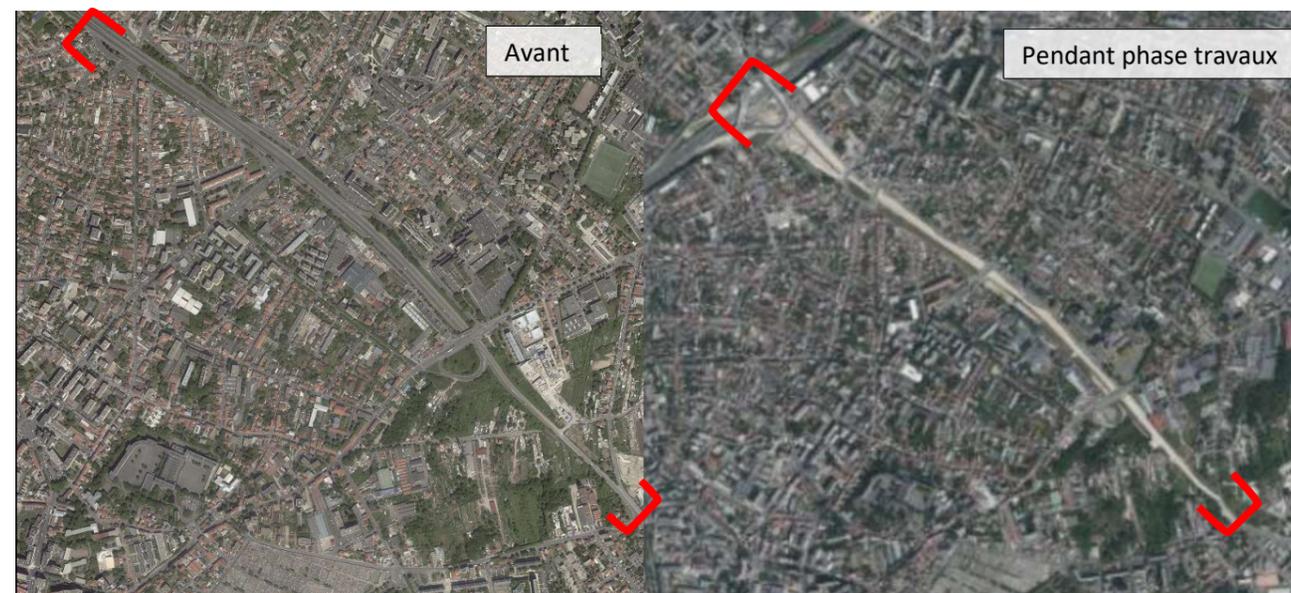
## 6 PRINCIPALES EVOLUTIONS A COURT TERME DU TERRITOIRE

Le déclassement et le réaménagement de l'autoroute A186 a profondément transformé les villes de Romainville et de Montreuil. Cette ancienne bretelle d'autoroute d'environ deux kilomètres permettait de desservir l'est de Montreuil depuis l'échangeur A3/A186 à Romainville jusqu'à l'échangeur de Fontenay-sous-Bois. Elle ferme en mai 2019 et débute ses travaux pour permettre le prolongement de la ligne 1 du tramway de Noisy-le-Sec à Montreuil dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Département.

La déconstruction totale de l'ancienne bretelle d'autoroute A186 offre une opportunité unique de réparer, recoudre et engager la transition du territoire générant des espaces vides qu'il s'agit de repenser pour renaturer, apaiser les déplacements et accueillir une programmation mixte. L'étude urbaine concertée pilotée par Est Ensemble et co-construite avec le Département, propriétaires fonciers de l'ancienne autoroute, a permis d'identifier environ 8 hectares pour créer de nouveaux espaces publics verts favorables aux déplacements doux sur ce tronçon qui s'accompagnera d'une avenue aux dimensions généreuses accueillant tous les modes de déplacement : le tramway, les automobilistes qui circuleront le long de la voie du tramway grâce à une voie de circulation en double sens, les cyclistes ainsi que les piétons qui bénéficieront d'espaces paisibles et sécurisés, à l'écart des voitures.

La transformation de l'ancienne bretelle d'autoroute va donc entraîner directement une nette diminution de la circulation sur ce secteur et des nuisances associées. Les émissions de Gaz-à-Effet de Serre et de polluants de proximité seront réduits, de ce fait, la qualité de l'air sera améliorée. La diminution du nombre de voiture va permettre d'améliorer l'ambiance acoustique de la zone. Ainsi la population résidant autour de l'ancienne A186 connaîtront une amélioration des conditions acoustique et de qualité de l'air. De plus, la venue d'une ligne de tramway permettra à la population d'engager un report modal de la voiture aux transports en commun.

Il est à noter que la gestion de ces travaux dépend du département et non d'Est Ensemble. Cette transformation a été considérée comme un invariant dans le PLM et ses incidences positives s'inscrivent dans l'état initial de l'environnement.



Photographie aérienne de l'évolution des travaux (Google Street View, 2023)



Photographie de l'évolution des travaux (Google Street View et Montreuil.fr, 2023)

PARTIE 4  
SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ET  
MOTIFS POUR LESQUELS LE PLAN  
A ETE RETENU



**Le PLM d'Est Ensemble a été arrêté afin de faire évoluer le territoire vers un territoire décarboné où les déplacements des modes alternatifs à la voiture individuelle seront majoritaires.**

Le plan retenu permet de changer le paradigme du tout automobile, notamment en initiant la mise en place d'un maillage cyclable à l'échelle du territoire et en améliorant l'offre de TC pour permettre une meilleure accessibilité à travers l'ensemble du territoire. Toutes ces actions passeront majoritairement par peu d'aménagements en redistribuant le partage modal en faveur des modes alternatifs ou en réutilisant des espaces déjà artificialisés comme le stationnement voiture.

Le PLM a identifié précisément les acteurs qui seront impliqués dans chaque action afin d'être plus efficient dans l'atteinte des objectifs. De plus des ateliers de concertation dans chaque commune ont été effectués. Ces ateliers avaient pour but de connaître les remarques et avis des citoyens afin de comprendre les enjeux locaux. Ainsi les actions pouvaient être plus adaptés aux besoins des habitants du territoire d'Est Ensemble.

Certaines actions du PLM ont été modifiées, abandonnées afin de répondre aux objectifs fixés par le PLM.

- Initialement, l'action 3.6 avait pour objectif d'aménager une fourrière intercommunale. Néanmoins, aux vues des contraintes opérationnelles (gestion, foncier difficilement mobilisable) et des potentielles incidences sur l'environnement (imperméabilisation, gestion de l'eau, déchet) qu'engendrent une fourrière, une étude en amont a été jugée nécessaire avant de s'engager dans un tel équipement. Celle-ci aura pour but de pouvoir apporter des éléments sur les contraintes et enjeux. Elle analysera les risques environnementaux ainsi que les bénéfices attendus sur la stratégie de mobilité. Des potentiels terrains seront déterminés afin de choisir des zones déjà artificialisées comme des friches permettant de limiter l'imperméabilisation des sols. La gestion sera également étudiée et optimisée. Ainsi cette étude permettra d'objectiver le réel besoin de cet aménagement. Elle se poursuivra par les procédures d'autorisation nécessaire pour ce type d'équipement avec notamment la réalisation d'une étude d'impact.
- Initialement l'action 2.6, proposait par commune un objectif chiffré de bornes à déployer. Cependant, une étude a été jugée nécessaire en amont de l'installation de ces bornes pour pouvoir identifier le réel besoin du territoire. Cette étude permettra de pouvoir quantifier les bornes par commune.
- Enfin une action de free floating (service de partage d'engins de déplacement, notamment des trottinettes électrique) a été envisagée puis abandonnée, du fait notamment des contraintes de sécurité, des contraintes environnementales et des contraintes de gestion. L'usage des trottinettes a été jugé trop dangereux, en vue de la vitesse et de la cohabitation entre les différents modes de déplacements. De plus, l'entretien des trottinettes engendre un renouvellement et un changement de pièce fréquent, menant à la création de déchets difficilement recyclables et à un coût élevé de gestion.

Les précédents paragraphes démontrent ainsi une démarche d'anticipation et d'évitement d'incidences potentiellement fortes sur l'environnement (aménagement d'infrastructures et d'équipements conséquents). Chaque action retenue a été étudiée pour réduire au maximum les incidences environnementales. De plus, lorsqu'une action présente des incidences environnementales des mesures ER sont mises en place pour limiter ces impacts. Ainsi, le PLM d'Est Ensemble n'engendre que très peu d'impacts négatifs significatifs, et les principaux impacts sont liés à des propositions d'aménagements de faible envergure. Ces aménagements respecteront les mesures mises en place dans ce PLM, comme le choix des matériaux, la plantation de zone végétale ...

**Ainsi par les faibles impacts engendrés, le PLM d'Est Ensemble ne nécessite pas de solutions de substitutions.**

PARTIE 5  
EFFETS PROBABLES DE LA MISE  
EN ŒUVRE DU PLAN SUR  
L'ENVIRONNEMENT



# 1 ANALYSE DES INCIDENCES SUR LA MOBILITE

## 1.1.1 Analyse des incidences sur les parts modales

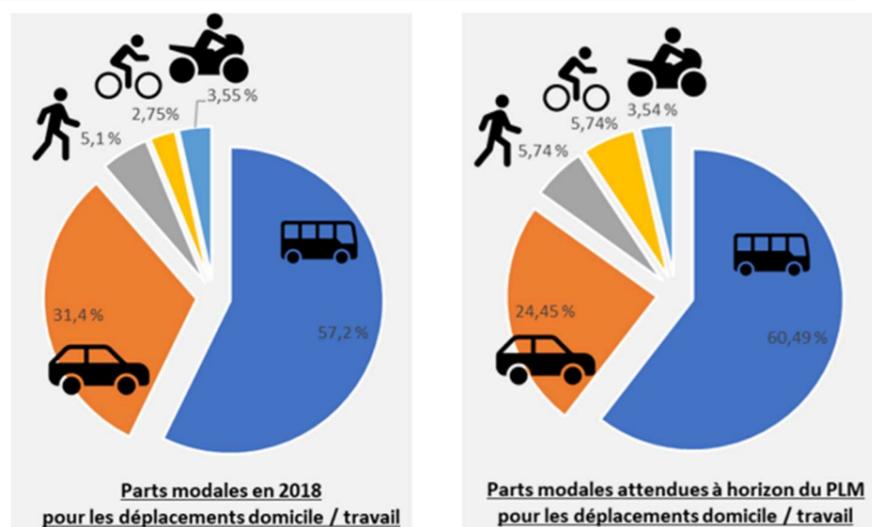
Le PLM qui incarne la stratégie d'Est Ensemble en matière de mobilités permettra aux usagers du territoire de mieux se déplacer, répondant aux trois objectifs suivants :

- Réduire les émissions de polluants liées aux déplacements ;
- Garantir des déplacements décarbonés efficaces à tous, sur tout le territoire ;
- Contribuer au développement économique d'Est Ensemble.

La mise en œuvre des actions permet de viser des objectifs chiffrés sur les trajets domicile / travail :

Mode	Évolution sur la durée du PLM			
		Évolution relative	Évolution absolue	
Marche à pied	Augmentation significative	<b>+12,6%</b>	5,1% → 5,74% <b>+0,64%</b>	
Vélo / modes doux	Très forte croissance de l'usage du vélo avec un doublement de sa part modale <i>Il s'agit de maintenir l'évolution qu'a connu le territoire ; il s'agit néanmoins d'un effort important d'un territoire jusque-là peu propice.</i>	<b>+ 108%</b>	2,75% → 5,74% <b>+2,99%</b>	
2 roues motorisés	Stagnation de l'usage des deux roues motorisés	<b>Sans évolution</b>	3,55% → 3,54% <b>-0,01%</b>	
Transports collectif	Poursuite du développement de la pratique en transports collectifs <i>Le territoire est bien couvert et les TC sont quasi majoritaires. Les objectifs peuvent encore rendre perfectible ce mode sans modifier significativement leur représentation dans les parts modales.</i>	<b>+ 5,7%</b>	57,2% → 60,49% <b>+3,29%</b>	
Voiture particulière	Forte diminution des déplacements en automobile	<b>-22,1%</b>	31,4% → 24,45% <b>-6,95%</b>	

Incidences du PLM sur les parts modales des déplacements domicile/travail



## 1.1.2 Incidences quantitatives sur la part des VP

En 2020, 287 238 actifs génèrent des déplacements quotidiens sur Est Ensemble parce qu'ils y habitent et/ou y travaillent soit 574 476 déplacements par jour ouvré.

Sur Est Ensemble, la part modale des VP était de 31,4% en 2018. Le tableau ci-dessous présente une interpolation en termes de km parcourus par les VP et de l'évolution de la part modale des VP produite par les actions du PLM :

Source		
Actifs résidant et travaillant sur le territoire	55 173	EGT 2020*
Actifs résidant sur le territoire et travaillant en dehors du territoire	125 961	EGT 2020*
Actifs résidant en dehors du territoire et travaillant sur le territoire	106 104	EGT 2020*
<b>Total Actifs</b>	<b>287 238</b>	<b>EGT 2020*</b>
<b>Nb déplacements tous modes / jour ouvré déduits</b>	<b>574 476</b>	
Distance moyenne Domicile-Travail Seine Saint-Denis - Tous modes	15,4km	observatoire-des-territoires.gouv.fr
2018	<b>Part modale VL</b>	<b>31,4%</b> <i>Est Ensemble</i>
	Nb déplacements VL / jour ouvré déduits	180 385
	Km parcourus / jour ouvrés	2 778 000
Horizon PLM	<b>Part modale VL</b>	<b>24,45%</b> <i>Objectif PLM Est Ensemble</i>
	Nb déplacements VL / jour ouvré déduits*	140 460
	Km parcourus / jour ouvrés**	2 163 000
<b>Km économisés / jour ouvrés</b>		<b>615 000</b>

\* sur la base d'un nombre d'actifs constant

EGT = Enquête Globale Transport

\*\* sur la base d'une distance moyenne Domicile-Travail inchangée

En première approche, les actions du PLM (ACT 1.1, ACT 1.3, ACT 1.6, ACT 1.7, ACT 1.8, ACT 2.1, ACT 2.4, ACT 3.1, ACT) permettront une diminution des km parcourus en VP estimée à 615 000km par jour ouvrés soit une diminution de -22 % du trafic automobile liée aux déplacements Domicile-Travail des actifs résidant et travaillant sur le territoire ou résidant sur le territoire et travaillant en dehors du territoire ou encore résidant en dehors du territoire et travaillant sur le territoire (à distance Domicile-Travail constante).

Sans pouvoir être quantifiée, les modes de déplacements VP hors domicile-travail des résidents auront également tendance à diminuer avec l'accentuation des modes alternatifs.

Ainsi, la mobilité va se transformer au profit d'une réduction significative de l'utilisation des VL pour les déplacements (-22%).

## 2 ANALYSE ENVIRONNEMENTALE PAR ORIENTATION

### 2.1 METHODE UTILISEE POUR L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE PAR ORIENTATION

#### 2.1.1 Matrice d'analyse par orientations

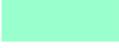
La première approche consiste en une analyse critique de chaque action proposée dans le PLM, réparti en 4 grandes orientations. Les thématiques environnementales choisies pour cette évaluation portent sur le milieu physique, naturel et humain. Le milieu physique est composé de 6 items, le milieu naturel est composé de 2 items, et le milieu humain est composé de 11 items à l'instar de ce qui est développé dans l'état initial.

Une matrice d'analyse, établie sur la base des 4 grandes orientations du PLM et de 19 items environnementaux permet la double lecture synthétique de l'évaluation environnementale :

- La lecture horizontale donne pour une action, les incidences cumulées sur l'ensemble des items environnementaux ;
- La lecture verticale permet, pour un item environnemental donné, de connaître les incidences cumulées de toutes les actions d'une orientation.

Un « code couleur » permet d'identifier aisément la nature des incidences présumées du PLM sur l'environnement :

- Vigilance : l'action peut présenter un potentiel effet négatif sur l'environnement, ces vigilances sont des points d'alertes qui peuvent être au préalable déjà pris en compte dans la mesure ;
- Sans effet notable : l'action ne présente pas d'amélioration ni de dégradation sur l'item évalué ;
- Tendance positive : l'action présente des effets plutôt positifs sur l'item évalué ;
- Tendance très positive : l'action a des effets notables sur l'item en question ;

	Vigilance
	Sans effet notable
	Tendance positive
	Très positif

#### 2.1.2 Analyse écrite par orientations

Pour justifier et mieux comprendre la matrice d'analyse, une analyse détaillée est présentée dans un tableau. Les items présentant plusieurs points de vigilance ou de fort impact positif sont détaillés à travers chaque action qui y sont liées. Les potentielles retombées de ces impacts sont justifiés et explicités.

#### 2.1.3 Mise en place de mesures d'évitement et de réduction (ER)

Dès lors qu'une action présente des incidences environnementales, des mesures d'évitement et de réduction sont mises en place. Cette démarche s'inscrit dans la stratégie Eviter Réduire et Compenser (ERC) qui a pour but « *d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pas pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pas pu être ni évités, ni suffisamment réduits.* » (notre-environnement, 2020).

Ces mesures ont été identifiées en collaboration avec Est ensemble, à la suite de la rédaction de chaque action, afin de réduire au maximum les potentielles incidences environnementales que ce PLM pourrait porter. On distingue donc :

- Les mesures d'évitement qui visent à limiter les effets d'un impact potentiel sur l'environnement que l'action engendrerait. Ces mesures peuvent porter sur un évitement géographique (évitement d'une zone à forte valeur écologique) dans la définition de l'action ;
- Les mesures de réduction, doivent réduire au maximum les impacts. Ces mesures sont de l'ordre d'un changement de gestion, de mise en place d'écoconditions ...

Ces mesures ont été intégrées dans le plan d'action du PLM.

#### 2.1.4 Synthèse par thématique environnementales

Une synthèse par thématique environnementale permet de recouper les incidences des différents orientations et actions du PLM.

Cette deuxième lecture apporte un regard sur l'ensemble des actions du PLM sur une thématique environnementale donnée, permettant de faire ressortir les effets positifs des actions et potentiellement les éventuels corrections / mesures à apporter pour limiter ces incidences.

## 2.2 ORIENTATION 1 : TRANSFORMER L'ESPACE PUBLIC POUR REDUIRE L'USAGE DE LA VOITURE ET APAISER LA VILLE

MILIEU PHYSIQUE						MILIEU NATUREL		MILIEU HUMAIN										
Emissions de GES	Ressources non renouvelables	Sols	Ressource en eaux	Gestion de l'eau	Risques naturels	Trame Verte et Bleue	Faune/Flore Biodiversité Habitat naturel	Santé	Sécurité	Social Activité humaine	Qualité de l'Air	Ambiance acoustique	Autres nuisances	Espace Public Urbanisme Conso Espace	ICU / Matériaux	Paysage	Patrimoine	Déchets

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

ACT-1.1																			
ACT 1.2																			
ACT 1.3																			
ACT 1.4																			
ACT 1.5																			
ACT 1.6																			
ACT 1.7																			
ACT 1.8																			
ACT 1.9																			
ACT 1.10																			



### Détail des impacts

Actions	Incidence environnementale
<p><b>Définir l'organisation et l'évolution de la voirie pour un meilleur rééquilibrage</b></p> <p>ACT 1.1 Hiérarchiser le réseau viaire à l'échelle d'Est ensemble</p> <p>ACT 1.2 Faire évoluer les autoroutes sur Est Ensemble</p> <p><b>Agir sur la pacification de la voirie</b></p> <p>ACT 1.3 Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds</p> <p>ACT-1.4 Réaliser une pacification des secteurs en zone 30</p> <p>ACT-1.5 Aller vers un développement de la « Rue aux écoles » (sécuriser l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires)</p>	<p>Transformer l'espace public vise essentiellement à adapter et fluidifier la circulation automobile à son environnement ainsi que proposer d'autres moyens de transport que la voiture en assurant la sécurité de tous. Les actions initiées par Est Ensemble au travers du PLM restent à être concrétisées par les principaux gestionnaires de voiries (communes, département et région notamment).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'orientation 1 aura un <b>impact positif sur les émissions de polluants de proximité et de GES et ainsi la qualité de l'air</b>. Certaines actions comme la hiérarchisation du réseau viaire (ACT 1.1), la restriction de la circulation de PL (ACT 1.3), la pacification des secteurs en zone 30 (ACT 1.4) vont permettre de contraindre les déplacements en voiture. De plus l'amélioration de l'offre de déplacement mode actif comme la création de sentier pédestre (ACT 1.8) et le développement de l'offre cyclable (ACT 1.7) vont permettre d'encourager la population à utiliser ces modes de déplacements. Ainsi un report modal de l'utilisation de la voiture vers les déplacements modes</li> </ul>

**Offrir plus de place aux modes alternatifs à la voiture**

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

ACT-1.7 Poursuivre le développement du maillage cyclable

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

ACT-1.9 Œuvrer pour la mise en accessibilité

ACT 1-10 Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages

doux va entraîner une réduction de consommation d'énergies fossiles, les émissions de polluants de proximité et de GES vont donc diminuer. De ce fait, une amélioration de la qualité de l'air sera également observée.

**Risques négatifs potentiels** : les travaux sur voirie génèrent des émissions de polluants et de GES dû aux matériaux et aux engins utilisés.

- Le territoire d'Est Ensemble connaîtra **aussi une réduction des nuisances acoustique**. Grâce aux actions d'amélioration de l'offre de sentiers pédestres (ACT 1.8) et de pistes cyclables (ACT 1.7) et de mises aux normes des chemins piétons (ACT 1.9), un report modal de la voiture vers les déplacements modes actifs sera attendu. Ainsi, on observera une diminution de 6.95% de l'usage de la voiture et une augmentation de 2.99% pour le vélo, 0.64% pour la marche à pied et 3.29% pour les transports collectifs. La diminution du nombre de voitures circulant sur le réseau viaire d'Est Ensemble va entraîner une réduction des nuisances acoustiques pour les résidents situés aux abords des grands axes routiers. De plus la diminution des vitesses sur l'autoroute (ACT 1.2) ainsi que la création de zone 30 (ACT 1.4) va permettre de réduire les nuisances sonores que les voitures émettent. Les secteurs zones 30 vont ainsi former des zones protégées avec des nuisances sonores fortement réduites. Cependant, le bruit lié au trafic automobile peut être augmenté par la multiplication des ralentisseurs. L'ensemble de ces mesures vont néanmoins dans le sens d'une réduction des nuisances.

- **Risques négatifs potentiel** : Des points de vigilance sont à porter sur les aménagements ponctuels de voirie qui peuvent être des sources de gênes pour les riverains notamment en cas de nouveau partage de la voirie ou de décalage des axes de circulation plus près des habitations (comme par exemple lors de la mobilisation de la largeur affectée par du stationnement pour décaler les voies de circulation au profit d'un couloir d'approche ou d'une piste cyclable,...). Les actions de l'orientation 1 auront également un **impact positif notable sur la qualité de vie et la sécurité des habitants** d'Est Ensemble. En effet, la hiérarchisation du réseau, l'évolution des autoroutes, l'amélioration des modes de déplacements alternatifs (ACT 1.7, ACT 1.8 et ACT 2.1) à la voiture ainsi que la pacification des secteurs en zone 30 permettront de diminuer les congestions et ainsi de diminuer le stress lié aux embouteillages et à la perte de temps associés. Cette orientation permettra l'amélioration de la cohabitation entre les différents modes de déplacement et le renforcement de la sécurité de l'ensemble des utilisateurs du réseau viaire tout modes confondus, notamment grâce à la pacification des zones 30 et l'aménagement des rues aux écoles. De plus, la sécurisation des déplacements piétons, PMR et vélos (ACT 1.7, ACT 1.8 et ACT 1.9) permettra de diminuer les situations accidentogènes et donc le stress pouvant y être liées. Ces différentes actions vont entraîner une augmentation des déplacements en modes actifs favorisant donc une activité physique régulière bénéfique à la santé des citoyens. Ces actions auront également un impact positif social car elles créeront des conditions plus propices à l'intégration des PMR ainsi qu'à la cohabitation entre VL et modes actifs.

**Risque négatif potentiel** : Un point de vigilance est tout de même identifié car la cohabitation entre les différents usages peut entraîner des situations accidentogènes. Le référentiel d'aménagement prévu dans l'action 3.1 intègre des préconisations sur les aménagements à réaliser permettant de limiter les situations accidentogènes entre les différents modes. Enfin, l'augmentation des déplacements tous modes, entraîne une consommation accrue d'espace pouvant être à l'origine de conflit d'usage et de situations accidentogènes qu'il est nécessaire de prendre en considération. Des panneaux signalisation seront intégrés afin de bien définir l'usage de chaque voies.

- Cette orientation aura un **impact positif sur le milieu naturel et l'effet d'ICU** par la transformation des stationnements en espaces publics végétalisés (ACT 1.10) et l'aménagement de sentier marchable (ACT 1.8). En effet, l'aménagement des chemins pédestres (Grand Chemin) va être accompagné sur certains tronçons d'espaces végétalisés. Ainsi, l'infiltration et la recharge des nappes sera facilitée par la désartificialisation. L'augmentation de la surface végétale permettra quant à elle de créer et renforcer la trame verte urbaine et donc de favoriser la présence de la biodiversité en ville. Cela permettra également de diminuer les effets d'ICU et d'améliorer le confort thermique pour les déplacements actifs. De plus, l'aménagement de réseaux cyclables (ACT 1.7) et l'amélioration des conditions de déplacement sont des facteurs amplificateur et accélérateur de l'amélioration globale des espaces publics renforçant ainsi la présence d'espaces verts en ville.

**Risques négatifs potentiels** : Le passage de ces itinéraires dans le parc des Beaumonts et des Guillauds pourrait entraîner des nouvelles pressions liées à la fréquentation et au piétinement. Ainsi, le tracé du grand chemin prendra en compte le DOCOB des zones Natura 2000 qu'il va traverser.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De plus, la <b>sécurisation des voiries</b> passe par l'implantation d'aménagements (plateaux piétons, réduction de la largeur de voies) pouvant entraîner des émissions de polluants liés aux travaux. Le choix des matériaux pour ces aménagement peuvent avoir de nombreux impacts négatifs comme une consommation d'énergie accrue lors de leur fabrication et un impact important sur les îlots de chaleurs urbains. En outre, les aménagements pour la sécurisation des piétons et PMR ainsi que la création de pistes cyclables peuvent entraîner une destruction potentielle des espaces naturels tel que les arbres bordant les voiries. Il sera alors important d'éviter au maximum les zones végétales lors des travaux. Les mesures de réduction vont permettre d'encourager l'emploi de matériau bas carbone et à fort albédo. L'intégration et la valorisation des espaces verts est également fortement recommandé dans ces mesures.</li> <li>• Cette orientation aura un impact positif sur <b>la consommation d'espaces</b>. En effet les différents aménagements prévus se feront sur des zones déjà urbanisées. De plus la transformation des places de stationnement en piste cyclable ou espace public végétalisé va permettre une meilleure mutualisation des espaces. Il est possible de prendre pour exemple la ville de Pantin qui a diminué de 20% ces stationnements pour en faire des pistes cyclables et des places publiques. Ainsi les autres communes pourront suivre cet exemple via les actions du PLM, en connaître des résultats similaires.</li> </ul>

## 2.3 ORIENTATION 2 : DEVELOPPER L'OFFRE ET LES SERVICES POUR DES MOBILITES DECARBONEES ET LUTTER CONTRE L'AUTOSOLISME

MODES ACTIFS	MILIEU PHYSIQUE						MILIEU NATUREL		MILIEU HUMAIN										
	Emissions de GES	Ressources non renouvelables	Sols	Ressource en eaux	Gestion de l' eau	Risques naturels	Trame Verte et Bleue	Faune/Flore Biodiversité Habitat naturel	Santé	Sécurité	Social Activité humaine	Qualité de l' Air	Ambiance acoustique	Autres nuisances	Espace Public Urbanisme Conso Espace	ICU / Matériaux	Paysage	Patrimoine	Déchets
ACT-2.1	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert
ACT-2.2	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert
ACT-2.3	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert
ACT-2.4	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert
ACT-2.5	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert
ACT-2.6	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert
ACT-2.7	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert



### Détail des impacts

Actions	Incidence environnementale
<p><b>Développer l'offre alternative à la voiture individuelle</b></p> <p>ACT-2.1 Développer l'offre bus (en fonction des besoins et des opportunités identifiées par l'étude bus menée par Est Ensemble)</p> <p>ACT-2.2 Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux</p> <p>ACT-2.3 Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux</p> <p>ACT-2.4 Développer l'offre de services pour les vélos et la micromobilité</p> <p><b>Développer les services et équipements favorables à l'écomobilité</b></p> <p>ACT-2.5 Développer les services pour la mise en place des livraisons propre et favoriser les expérimentations</p> <p>ACT-2.6 Dimensionner et déterminer le type d'offre de bornes de recharge électrique et stations (bio)GNV</p> <p>ACT-2.7 Développer l'offre d'autopartage</p>	<p>Cette orientation a pour objectif d'améliorer l'offre des modes alternatifs à la voiture individuelle afin qu'ils deviennent attractifs et qu'ils soient plus utilisés en dépit de la voiture sur le territoire notamment pour les déplacements de courte distance.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'orientation 2 vise à diminuer <b>les émissions de GES et de polluants de proximité</b>, grâce à l'amélioration et la promotion des déplacements modes doux, le PLM entrainera un report modal des VL (-6.95%) vers les modes actifs. En diminuant ainsi le nombre de VL circulant sur les routes, le PLM permettra une réduction de la consommation des ressources non renouvelables et des émissions de polluants. Ce report modal se fera par le renforcement de l'offre de TC (ACT 2.1) entrainant une augmentation de 3.29% de sa fréquentation. De plus, l'amélioration de l'offre de pistes cyclable (ACT 2.3) permettra une augmentation de 2.99% de leur fréquentation. Ainsi, les émissions de GES liées à la mobilité diminueront et la qualité de l'air sera de ce fait améliorée. Par la même occasion, en favorisant le report modal, le PLM aura un impact positif sur l'ambiance acoustique notamment à l'intérieur des espaces urbains. Grâce à l'augmentation et la diversification de l'offre de transports collectifs (ACT 2.1) ainsi que l'amélioration des rabattements vers les pôles multimodaux (ACT 2.2), l'autosolisme et l'utilisation de la voiture sur le territoire seont réduits. Ainsi, les émissions de GES et de polluants de proximité diminueront, de ce fait la qualité de l'air sera améliorée. De plus, l'optimisation des trajets permettra de fluidifier la circulation autour des gares et des pôles limitant les points de congestion améliorant ainsi la qualité de l'air.</li> </ul> <p><b>Risques négatifs potentiels</b> : l'augmentation de l'offre en TC et notamment en bus risque d'entraîner une augmentation des émissions de GES et de consommation d'énergie qui peut toutefois être limitée par l'utilisation de carburant alternatif (ACT 2.6) et par les actions que portent IDFM. En effet, un renouvellement des véhicules est en cours à l'échelle de l'île-de-France, dans le but d'avoir une flotte de véhicule de TC qui consomment et émettent moins d'énergie.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ces actions auront également un impact positif <b>sur la qualité de vie des habitants</b> d'Est Ensemble par l'amélioration de l'accessibilité aux services liés à l'utilisation de vélos (ACT 2.4), et l'amélioration du rabattement sur les pôles d'échange multimodaux (ACT 2.2). Ces différentes actions permettront à la population d'avoir plus de choix quant à l'utilisation de déplacement modes actifs, et entraîneront une activité physique régulière bénéfique à la santé des citoyens. De plus un impact social positif pourra être observé, car toutes ces actions telle que la mise en place de borne de vélo (ACT 2.2) ou l'offre d'autopartage (ACT 2.7) mises en place seront accessible pour toutes les populations notamment les moins aisées. Ainsi toute la population d'Est Ensemble pourra participer au report modal des déplacements. L'adaptation de l'offre des TC aux besoins des riverains entrainera une augmentation du confort ainsi qu'une diminution des temps de parcours réduisant la fatigue et le stress liés aux déplacements. Par l'augmentation des services de transports en commun (ACT 2.1), le PLM permettra possiblement le développement d'activités économiques créant de l'emploi sur le territoire. Enfin, même si l'augmentation du nombre de bus peut entrainer quelques très faibles nuisances (augmentation très limitée du bruit), l'optimisation des parcours facilitera la circulation à l'intérieur des villes améliorant ainsi l'ambiance sonore à proximité des infrastructures routières.</li> <li>▪ Enfin, les aménagements prévus à proximité des pôles tel que la réorganisation des accès et la capacité d'accueil des modes doux peuvent, au cas par cas, entrainer une artificialisation des sols et avoir un impact sur le milieu naturel (diminution de l'infiltration, perte de biodiversité, fragmentation de TVB) et sur l'effet d'ICU. Cependant ces différents aménagements prévus sont de très faibles ampleurs et s'effectuent majoritairement sur des zones déjà urbanisées.</li> </ul> <p><b>Risques négatifs potentiels :</b> Plusieurs points de vigilances ressortent. Les matériaux utilisés pour les différents aménagements peuvent avoir de nombreux impacts négatifs comme une consommation d'énergie accrue lors de leur fabrication et un impact important sur les îlots de chaleurs urbains (enrobés à faible albédo). L'augmentation des déplacements tout modes, entraine une consommation accrue d'espaces pouvant être à l'origine de conflit d'usage et de situations accidentogènes qu'il est nécessaire de prendre en considération.</p> <p>Le référentiel de l'action 3.1 qui sera appliqué sur toutes les actions poussent à utiliser des matériaux bas carbone et à fort albédo afin de diminuer le risque d'ICU et de consommation d'énergie lors de la fabrication. Chaque mode sera spécifié et identifié afin d'éviter tout conflit d'usage.</p>

## 2.4 ORIENTATION 3 : CONSTRUIRE UN CADRE REFERENTIEL ET REGLEMENTAIRE POUR AGIR SUR LES MOBILITES

	MILIEU PHYSIQUE						MILIEU NATUREL		MILIEU HUMAIN										
	Emissions de GES	Ressources non renouvelables	Sols	Ressource en eaux	Gestion de l' eau	Risques naturels	Trame Verte et Bleue	Faune/Flore Biodiversité Habitat naturel	Santé	Sécurité	Social Activité humaine	Qualité de l' Air	Ambiance acoustique	Autres nuisances	Espace Public Urbanisme Conso Espace	ICU / Matériaux	Paysage	Patrimoine	Déchets
ACT-3.1																			
ACT-3.2																			
ACT-3.3																			
ACT-3.4																			
ACT-3.5																			
ACT-3.6																			
ACT-3.7																			
ACT-3.8																			
ACT-3.9																			

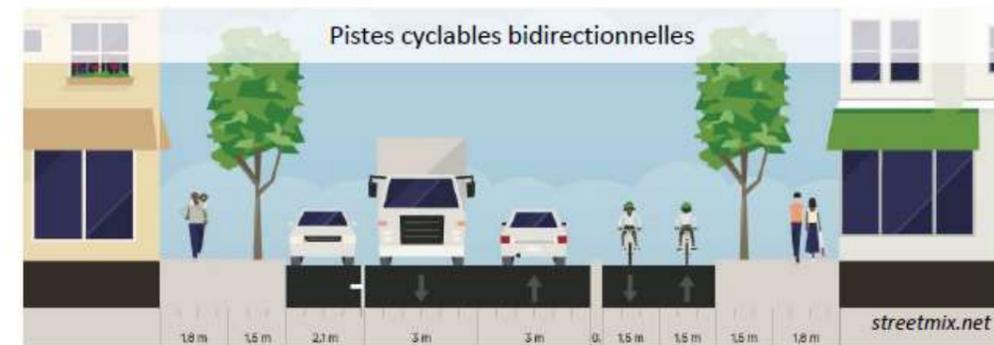


### Détail des impacts

Actions	Incidence environnementale
<p><b>S'appuyer sur les documents cadres/référentiels</b></p> <p>ACT-3.1 Esquisser un schéma de voirie et un référentiel d'aménagements cyclables</p> <p>ACT-3.2 Appliquer le futur schéma directeur d'Est Ensemble de la logistique</p> <p><b>Agir sur les politiques de stationnement</b></p> <p>ACT-3.3 Faire évoluer les politiques de stationnement et assurer leur contrôle</p> <p>ACT-3.4 Réaliser un diagnostic de l'offre de stationnement en ouvrage</p> <p>ACT-3.5 Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle</p> <p>ACT-3.6 Conduire une étude spécifique sur l'opportunité d'une fourrière intercommunale</p> <p><b>Traduire les actions réglementaires dans le PLUI</b></p> <p>ACT-3.7 Déterminer les normes de stationnement dans les nouvelles constructions</p> <p>ACT-3.8 Préserver / développer les sites à vocation logistique</p> <p>ACT-3.9 Définir un cadre réglementaire pour favoriser les perméabilités piétonnes</p>	<p>Cette orientation vise essentiellement à garantir un cadre réglementaire favorisant les modes alternatifs à la voiture individuelle et décarbonés</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'orientation 3 a pour objectif de réduire les <b>émissions de GES</b> et les polluants de proximité. Les actions de contrôle des stationnements illicites (ACT 3.3) et de réalisation d'un diagnostic (ACT 3.4) afin de pouvoir quantifier le réel besoin en stationnement du territoire, ont pour objectif de diminuer l'usage de la voiture. Du fait de la réduction du nombre de voiture sur les routes, les émissions de GES se verront réduites. Par conséquent la <b>qualité de l'air</b> sera améliorée. Les actions visant à réduire les stationnements des voitures (ACT 3.3 et ACT 3.4) en faveur de ceux pour les vélos permettront un report modal de l'utilisation de la voiture vers celle du vélo. Cette diminution de l'usage de la voiture, entrainera une diminution d'émission de GES et de polluants de proximité, de ce fait la qualité de l'air du territoire sera améliorée.</li> <li><b>Risques négatifs potentiels</b> : De travaux seront nécessaires pour la création de stationnement à vélo. Ces travaux d'installations émettront des GES et des polluants de proximité. Les mesures de réduction visent à encourager l'utilisation de matériaux bas carbone afin de limiter les émissions de polluants des travaux.</li> <li>Les politiques de stationnement peuvent avoir un impact positif sur la <b>qualité de l'air</b>. En effet, le PLM prévoit de mettre en place des stationnements payants, de réduire le nombre de place, notamment à l'aide du diagnostic qui va être fait sur l'offre de stationnement et il prévoit d'avoir un contrôle strict et fréquent. Le report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière s'accompagne d'une diminution des pollutions qui sont associés à ce type de déplacements. De plus, par la mutualisation des stationnements, le PLM optimise</li> </ul>

l'offre de stationnement et diminue ainsi les déplacements parasites liés à la recherche d'une place et des nuisances qui y sont associées.

- **Risques négatifs potentiels :** La potentielle création d'une fourrière peut éventuellement mener à l'imperméabilisation du sol et ainsi l'interruption du cycle de l'eau mais l'étude réalisée en amont avec l'ajout d'éco conditionnalité permettra d'étudier prioritairement les possibilités d'implantation sur des sols déjà artificialisés. Aussi, si la nécessité de création est confirmée et validée une étude d'impact sera menée lors de la mise en place de celle et permettra d'étudier les incidences environnementales.
- Cette orientation aura un impact positif sur la **qualité de vie des habitants** d'Est Ensemble. L'aménagement de la voirie créant des pistes cyclables, ainsi que la création de zones de livraison permettra de réduire les situations accidentogènes. De plus les actions mises en place visant à améliorer les conditions d'utilisation du vélo comme la création de stationnement vélo et d'aménagement de voirie dédié à cet usage entrainera une activité physique régulière et bénéfique à la santé de la population.
- L'aménagement de la voirie selon le référentiel du PLM pourra avoir un impact positif sur **les milieux naturels**. Selon les schémas de références (Cf image ci-dessous) chaque voirie sera accompagnée d'une bande verte avec des arbres ou arbustes. Cela entraîne une diminution des aires artificialisées et renforce les zones végétales en ville. De plus, les passages piétons seront séparés par cette zone végétale ce qui renforcera le sentiment de sécurité des riverains.



Exemple de coupe proposées dans le PLM (PLM d'Est Ensemble, 2023)

**Risques négatifs potentiels :** Plusieurs points de vigilances sont à mettre en lumière. La plantation d'espèces indigènes locales et adaptées au changement climatique lors de l'aménagement des voiries est très importante. Les matériaux utilisés pour les différents aménagements peuvent avoir de nombreux impacts négatifs comme une consommation d'énergie accrue lors de leur fabrication et un impact important sur les îlots de chaleurs urbains (enrobés à faible albédo). L'augmentation des déplacements tout modes, entraîne une consommation accrue d'espace pouvant être à l'origine de conflit d'usage et de situations accidentogènes qu'il est nécessaire de prendre en considération. L'ajout de mesures dans le schéma de voirie et le référentiel cyclable permettra d'encourager l'emploi de matériaux bas carbone, et à fort albédo ainsi que l'intégration d'espaces verts. De plus, l'identification des espaces dédiés à chaque mode permettra de réduire les conflits d'usages.

## 2.5 ORIENTATION 4 : ACCOMPAGNER LE CHANGEMENTS DES PRATIQUES

	MILIEU PHYSIQUE					MILIEU NATUREL		MILIEU HUMAIN											
	Emissions de GES	Ressources non renouvelables	Sols	Ressource en eaux	Gestion de l' eau	Risques naturels	Trame Verte et Bleue	Faune/Flore Biodiversité Habitat naturel	Santé	Sécurité	Social Activité humaine	Qualité de l' Air	Ambiance acoustique	Autres nuisances	Espace Public Urbanisme Conso Espace	ICU / Matériaux	Paysage	Patrimoine	Déchets
ACT4.1																			
ACT-4.2																			
ACT-4.3																			
ACT-4.4																			
ACT-4.5																			
ACT-4.6																			
ACT-4.7																			
ACT-4.8																			

<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color: #f08080; border:1px solid black;"></span>	Vigilance
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color: #add8e6; border:1px solid black;"></span>	Sans effet notable
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color: #90ee90; border:1px solid black;"></span>	Tendance positive
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color: #00ff00; border:1px solid black;"></span>	Très positif

### Détail des impacts

Actions	Incidence environnementale
<p><b>Communiquer et sensibiliser</b></p> <p>ACT 4-1 : Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle</p> <p><b>Accompagner et inciter aux changements</b></p> <p>ACT 4-2 : Inciter les entreprises à s'inscrire dans une démarche de PDME</p> <p>ACT 4-3 : Développer le Conseil en Mobilité</p> <p>ACT 4-4 : Renforcer le maillage des ateliers d'apprentissage et d'accompagnement à la pratique du vélo</p> <p>ACT 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</p> <p><b>Suivre et coordonner le PLM</b></p> <p>ACT 4-6 : Suivre la mise en place des actions de PLM</p> <p>ACT 4-7 : Suivre et évaluer les incidences environnementales des actions du PLM</p> <p>ACT 4-8 : Coordonner la mise en œuvre des actions et le rôle des différents acteurs de la mobilité sur le territoire</p>	<p>Cette orientation vise principalement à promouvoir auprès des acteurs du territoire les modes alternatifs à la voiture individuelle et décarbonés. Elle a aussi pour but de coordonner les différents acteurs et d'assurer le suivi du PLM afin d'en assurer l'efficacité.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>En premier lieu, cette orientation aura un <b>impact positif notable sur les nuisances</b> liées au trafic automobile notamment aux VL. En effet, les différents dispositifs mis en place (communication, appui à la création de Plan de Mobilité aux entreprises ...) favoriseront le report modal entraînant une réduction des déplacements en VL. Leur consommation d'énergie à l'origine d'émission de GES et de polluant ainsi que leurs nuisances acoustiques se verront donc réduites.</li> <li>En favorisant les modes alternatifs à la voiture individuelle et décarbonés, ces actions auront également des <b>impacts positifs notables sur la santé des habitants</b>. En effet les modes actifs impliquent la réalisation d'efforts physiques ayant un impact positif sur la santé des riverains. Ce mode de transport risque également de faire diminuer légèrement le stress induit par les déplacements en VL (perte de temps, blocage, accident...) même s'il peut également être une légère source de stress notamment liée à la sécurité.</li> <li>L'évaluation du PLM aura un impact positif sur <b>l'emploi</b> car il créera de l'activité aussi bien pour l'observation des déplacements de la collecte de données que pour l'analyse de ces données. En effet 4 postes à temps plein seront créés pour porter la politique de déplacements sur le territoire.</li> </ul> <p>En l'absence de vigilances, aucune mesure complémentaire n'est définie pour accompagner le changement des pratiques.</p>

## 2.6 SYNTHÈSE

MILIEU PHYSIQUE						MILIEU NATUREL		MILIEU HUMAIN										
Emissions de GES	Ressources non renouvelables	Sols	Ressource en eaux	Gestion de l' eau	Risques naturels	Trame Verte et Bleue	Faune/Flore Biodiversité Habitat naturel	Santé	Sécurité	Social Activité humaine	Qualité de l' Air	Ambiance acoustique	Autres nuisances	Espace Public Urbanisme Conso Espace	ICU / Matériaux	Paysage	Patrimoine	Déchets

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

Définir l'organisation et l'évolution de la voirie pour un meilleur équilibre des modes	ACT-1.1																	
	ACT 1.2																	
Agir sur la pacification de la voirie	ACT 1.3																	
	ACT 1.4																	
	ACT 1.5																	
Offrir plus de place aux modes alternatifs à la voiture	ACT 1.6																	
	ACT 1.7																	
	ACT 1.8																	
	ACT 1.9																	
	ACT																	

### Orientation 2 – Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme

Développer l'offre alternative à la voiture individuelle	ACT-2.1																	
	ACT-2.2																	
	ACT-2.3																	
	ACT-2.4																	
Développer les services et équipements favorables à l'écomobilité	ACT-2.5																	
	ACT-2.6																	
	ACT-2.7																	

MILIEU PHYSIQUE						MILIEU NATUREL		MILIEU HUMAIN										
Emissions de GES	Ressources non renouvelables	Sols	Ressource en eaux	Gestion de l' eau	Risques naturels	Trame Verte et Bleue	Faune/Flore Biodiversité Habitat naturel	Santé	Sécurité	Social Activité humaine	Qualité de l' Air	Ambiance acoustique	Autres nuisances	Espace Public Urbanisme Conso Espace	ICU / Matériaux	Paysage	Patrimoine	Déchets

**Orientation 3- Construire un cadre référentiel et règlementaire pour agir sur les mobilités**

S'appuyer sur les doc. Cadres / référentiels	ACT-3.1																		
	ACT-3.2																		
Agir sur les politiques de stationnement	ACT-3.3																		
	ACT-3.4																		
	ACT-3.5																		
Traduire les actions réglementairement dans le PLUi	ACT-3.6																		
	ACT-3.7																		
	ACT-3.8																		
	ACT-3.9																		

**Orientation 4 – Accompagner le changement des pratiques**

Communiquer et sensibiliser	ACT4.1																		
	ACT-4.2																		
Accompagner et inciter aux changements	ACT-4.3																		
	ACT-4.4																		
	ACT-4.5																		
Suivre et coordonner le PLM	ACT-4.6																		
	ACT-4.7																		
	ACT-4.8																		

## 2.7 MESURES D'ÉVITEMENT ET DE REDUCTION AU SEIN DES ACTIONS

La principale mesure déjà intégrée au PLM est d'avoir introduit une action spécifique (action 4.7) permettant d'assurer la cohérence environnementale de la mise en œuvre opérationnelle des actions.

Les principes sont rappelés ci-après et ont été consolidés dans la rédaction définitive du PLM :

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

**Objectif :** Assurer la performance environnementale des actions sur la réduction des nuisances et assurer la cohérence avec les autres enjeux environnementaux

**Actions opérationnelles :**

- Traduire les objectifs et enjeux environnementaux dans les documents de référence sur la mobilité (schéma de voirie, référentiel cyclable...)
- Réaliser des « études d'opportunité carbone » en appréciant le poids de l'investissement carbone des actions au regard des effets de leviers attendus mis en jeux sur la mobilité décarbonée et proposer des mesures de réduction de cet investissement (réduction des aménagements au stricte nécessaire, favoriser le réemploi, introduction des matériaux bas carbone...).
- Identifier, dans le cadre de la mise des actions, les 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.
- Suivre les principaux indicateurs environnementaux fournis par les documents cadres (PLUi, PCAET, PPBE) et leur cohérence avec les attentes du PLM notamment sur l'exposition des populations aux nuisances routières (population en zone de bruit, en zone de qualité de l'air dégradée, etc...)

Nota : les documents cadres (PLUi, PCAET, PPBE) assurent un suivi des principaux indicateurs environnementaux.»

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

**Constats du diagnostic**

Un des fondements de la réalisation d'un PLM tient dans l'amélioration de la qualité de l'air et du bruit. Au sein du PCAET d'Est Ensemble, la mobilité tient un rôle essentiel et les différentes actions du PLM ont ainsi un rôle prépondérant à jouer pour limiter les nuisances environnementales.

**Objectifs**

Assurer la performance environnementale des actions sur la réduction des nuisances et assurer la cohérence avec les autres enjeux environnementaux.

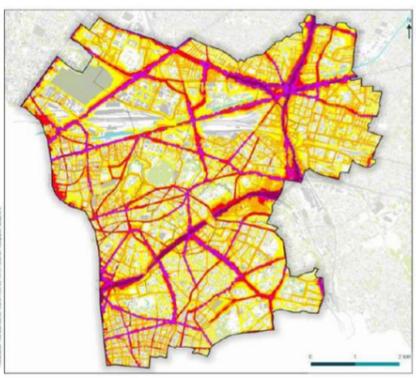
**Mesures à mettre en place**

En lien avec le suivi du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) et du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) les actions du PLM devront être analysées et suivies concernant les incidences environnementales :

En traduisant les objectifs et enjeux environnementaux des actions du PLM. En réalisant des « études d'opportunité carbone » en appréciant le poids de l'investissement carbone des actions au regard des effets de leviers attendus mis en jeux sur la mobilité décarbonée et proposer des mesures de réduction de cet investissement (réduction des aménagements au stricte nécessaire, favoriser le réemploi, introduction des matériaux bas carbone,...). En identifiant, dans le cadre de la mise en place des actions, les opportunités de désimperméabiliser et végétaliser l'espace urbain pour lutter contre les îlots de chaleur urbains, rétablir le cycle de l'eau et réintroduire la biodiversité en ville. En suivant les principaux indicateurs environnementaux fournis par les documents cadres (PLUi, PCAET, PPBE) et leur cohérence avec les attentes du PLM notamment sur l'exposition des populations aux nuisances routières (population en zone de bruit, en zone de qualité de l'air dégradée, etc...)

**Rôle des acteurs**

<b>Est Ensemble</b>	Suivi des incidences environnementales
<b>Communes, Département, Région, IDFM</b>	Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires



Nuisances sonores routières - intensité d'exposition au bruit. Source : PPBE Est Ensemble

2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
------	------	------	------	------	-----------

Suivi annuel des incidences environnementales des actions du PLM présenté en comité de suivi du PLM.

**Impacts report modal**

Faibles Elevés

**Faisabilité technique**

Simple Complexe

**Faisabilité financière**

Simple Complexe

**Estimation financière**

► Coût interne à Est Ensemble ou chiffré dans les documents cadres (PLUi / PCAET / PPBE)

Action 4.7 issue du PLM (PLM Est Ensemble, 2023)

Les risques d'atteinte de l'environnement sont faibles et essentiellement liés à l'aménagement de l'espace public. Quelques mesures sont précisées dans certaines actions :

- Action 1.7 ; « Poursuivre le développement du maillage cyclable. »

L'éco conditionnalité sera la suivante :

- « Lors de l'aménagement du maillage cyclable, et afin de jalonner et de sécuriser les déplacements actifs, une signalétique adaptée permettant de différencier les différents modes de déplacements sur la voirie sera employée. »
- Action 1.8. : « Faire d'Est Ensemble un territoire marchable et faire du projet du Grand chemin un exemple de stratégie territoriale piétonne »

La réalisation du grand Chemin à travers l'action 1.8 sera en adéquation avec le DOCOB.

- « Le tracé du grand chemin sera en adéquation avec le Document d'objectif des zones Natura 2000 lorsqu'il traverse les deux zones Natura 2000 du territoire. »

La réalisation du grand Chemin prendra également en compte l'aspect paysager dans lequel il s'insère avec une signalétique particulière.

- « Lors de l'aménagement des signalétiques, l'équipe du grand Chemin veillera à leur intégration paysagère »

La réalisation du grand Chemin et de tous les aménagements cyclables et marchables respectera une démarche systématique d'économie circulaire.

- « Il s'agit d'avoir une démarche systématique d'intégration de l'économie circulaire dans tous les éléments conçus. L'économie circulaire est entendue ici comme la limitation d'utilisation de ressources (sobriété), l'approvisionnement local en matériaux (au maximum issu du territoire), et le réemploi des matériaux situés sur le périmètre d'intervention. Il s'agit d'intégrer systématiquement cette approche et les contraintes associées dans tous les éléments conçus et dans le phasage du projet »
- Action 1.10, « Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages »

L'éco conditionnalité sera la suivante :

- « Lors de la transformation des places de stationnement, la désimperméabilisation des sols sera privilégiée. »
- Action 3.1 : "Esquisser un schéma de voirie et un référentiel d'aménagements cyclables »,

Des mesures de réduction sont à intégrer dans le schéma de voirie et dans le référentiel cyclable. Ces mesures permettront de réduire les incidences environnementales des futurs aménagements et de permettre un meilleur aménagement des espaces publics. Des mesures sont ainsi ajoutées au schéma de voirie et au référentiel cyclable :

Ajout dans la mesure :

- «
- Encourager l'emploi de matériaux bas carbone et à fort albédo (revêtements clairs) pour les aménagements, notamment au travers de la réalisation de document de communication et/ou de prescription de type « charte matériaux » : Proposition de mesures liées aux vigilances sur les GES et ICU / matériaux ;
- Intégrer la valorisation d'espaces verts naturels : Proposition de mesures liées aux vigilances sur le sol, la trame verte et bleue et le paysage.

Intégrer des principes de gestion des eaux pluviales au plus proche du cycle de l'eau en évitant le tout tuyau et en favorisant l'infiltration. : Proposition de mesures liées aux vigilances sur la gestion de l'eau.

- Saisir les opportunités de désimperméabilisation du sol : Proposition de mesures liées aux vigilances sur l'espaces publics urbains et la consommation d'espaces.
- Lors de l'aménagement d'espaces verts, une palette végétale d'espèces indigènes locales adaptés au changement climatique devra être à respecter : Proposition des mesures liées aux vigilances sur la biodiversité.
- Bien identifier les espaces dédiés aux différents modes de déplacements pour éviter les conflits d'usages : Proposition de mesures liées aux vigilances sur l'espace public urbain et la consommation d'espaces.
- Intégrer les enjeux de paysage urbain dans la requalification de voiries espaces publics, notamment dans les secteurs à valeur patrimoniale : Proposition de mesures liées aux vigilances sur le patrimoine »

Par la suite, ce référentiel sera pris en considération pour la réalisation de chaque actions d'aménagement de voirie et d'espace public. Il agit ainsi sur les autres actions.

- Action 3.6, « Conduire une étude spécifique sur l'opportunité d'une fourrière intercommunale »

L'étude d'opportunité d'une fourrière communale sera conditionnée par des critères prédéfinies visant à réduire les impacts sur l'environnement. A la suite de cette étude, si la mise en place de la fourrière est validée, une étude d'impact sera réalisée et permettra de répondre aux questions relatives à son insertion environnementale. Elle sera la continuité de cette pré-étude et définira plus précisément les impacts et les mesures à mettre en place.

Ajout dans la mesure :

« L'étude d'opportunité de la fourrière communale sera conditionnée par des critères visant à réduire les incidences environnementale. Ces critères sont les suivants :

- L'étude de faisabilité constitue une pré-étude d'impact qui identifiera la séquence Eviter Réduire Compenser ;
- Préservation de la ressource en eau :
  - Des systèmes des gestions des eaux pluviales seront mis en place, comme des noues ;
  - Les principes de gestion des eaux pluviales se fera au plus proche du cycle de l'eau en évitant le tout tuyau et en favorisant l'infiltration. Ainsi la mise en place de sols perméables comme des pavé drainant sera étudiée et favorisée.
- L'aménagement de la fourrière sera accompagné d'espaces végétalisés qui respecteront une palette végétales indigènes locales et adapté au changement climatique. »

## 3 SYNTHÈSE PAR THÉMATIQUE ENVIRONNEMENTALE

### 3.1 LIMITATIONS DES ÉMISSIONS DE GES

Actuellement, la prépondérance de la voiture sur le territoire est à l'origine d'une grande partie des émissions des polluants de proximité et notamment de GES. Ce PLM vise à réduire la part de l'usage de la voiture et l'autosolisme en induisant un report modal vers les modes doux. Ainsi, en diminuant le nombre de voiture sur les routes d'environ 6,95%, une réduction des émissions de polluants de proximité et de GES est attendue.

Les actions permettant le report modal sont :

- Hiérarchisation du réseau viaire
  - **La hiérarchisation du réseau viaire** (ACT 1.1), cette hiérarchie permettra sur certains axes de réduire localement les émissions de GES ;
  - **La création de zone douce sans circulation de PL** (ACT 1.3) certains axes sont contraints pour les PL, ces zones vont devenir des secteurs plus apaisés avec des rues à sens unique ;
  - **La diminution des places de stationnement** (ACT 1.10), certaines places de stationnement vont être transformés pour d'autres usages comme le stationnement pour vélos, des places d'autopartage, des bornes de recharges, des espaces végétalisés etc... ;
  - **L'amélioration de l'électrification du parc automobile et créer des points d'avitaillement en Bio GNV et hydrogène** (ACT 2.6) ;
- Développement de l'offre cyclable
  - **Le développement du maillage cyclable** (ACT 1.7), une identité visuelle sera définie afin d'avoir un maillage cyclable uniforme à l'échelle du territoire. Environ 40 km de piste cyclable jugé de qualité moyenne seront revalorisés ;
  - **La mise en place de 11 pôles multimodaux** (études en cours) (ACT 2.2), Ces PEM seront aménagés avec des stationnements pour vélos et des bornes Vélib aux abords des gares et stations de modes lourds
  - **La création de stationnement pour vélo** (ACT 2.3), avec plus de 6 000 places de vélos créées ;
- La sensibilisation auprès du public ;
  - **La campagne de communication sur les solutions alternatives à la voiture** (ACT 4.1),
  - **L'incitation à l'inscription à la démarche PDMe aux entreprises** (ACT4.2), avec plusieurs dispositifs pouvant être utilisés par l'employeur afin d'inciter les employés à l'usage de déplacement modes doux ;
  - **La mise en place d'ateliers d'accompagnement à la pratique du vélo** (ACT 4.4) ;
- Développement de l'offre piétonne :
  - **Le développement d'une stratégie territoriale piétonne avec 42 km de chemins piétons** (ACT 1.8), un tracé de sentier piéton sera créé sur le territoire, des aménagements pour améliorer le confort des piétons sont prévues ;
  - **L'aménagement 17.5 km de cheminement accessible aux PMR** (ACT 1.9)
- Le développement de l'offre en TC :
  - **La création et le renforcement du service de certaines lignes de bus** (ACT 1.6, ACT 2.1), 10 lignes de bus vont ainsi évoluer sur Est Ensemble ;

Toutes ces actions vont rendre le territoire plus accessible et plus attractif pour l'usage des déplacements alternatifs à la voiture individuelle et décarbonés. Avec la sécurisation des voies et l'amélioration des conditions de stationnement l'usage du vélo sera plus simple. Le renforcement de l'offre de TC, de cheminement piétons et cyclable vont permettre à la population d'effectuer leurs déplacements quotidiens transport doux, ce qui réduira considérablement l'usage de la voiture. De ce fait les émissions de GES vont diminuer. De plus, l'offre Vélib permettra aux populations qui ne possèdent pas de vélo de pouvoir s'en procurer un sur un temps donné.

Certaines actions auront un effet direct sur la situation de blocages engendrant des émissions de polluants de GES plus important qu'une situation fluide. En effet, la faible vitesse (inférieure à 30 km/h) et les périodes d'arrêt durant lesquelles les moteurs des voitures thermiques continuent de fonctionner sont des situations émettrices pouvant être évitées. En améliorant la fluidité de la circulation les actions menées sur le réseau viaire (hiérarchisation du réseau et sécurisation des carrefours), le renforcement des pôles multimodaux (ACT2.2) et l'amélioration des conditions de livraison (ACT2.5), la fluidité des déplacements sur le territoire sera renforcée. Ainsi les émissions de polluants et de GES liées aux situations de blocage seront diminuées.

Toutefois certaines actions, comme la pacification de la voirie avec la mise en place de zones à faible vitesse (30km/h) (ACT1.4) peut engendrer des émissions de polluants et de GES supplémentaires. En effet en dessous des 30km/h les véhicules émettent plus de polluants. Mais cet impact est négligeable par rapport à la réorganisation des déplacements sur le territoire et à la baisse attendue de l'utilisation de la voiture

De plus, la mise en place de ce PLM risque d'émettre des polluants et des GES liés aux travaux sur l'espace public (voirie, aménagement des cheminements piétons et cyclables) et à l'augmentation du nombre de transport collectif. Cependant, ces émissions sont minimales et bien inférieures au gain réalisé par la mise en place de ce PLM.

Les mesures mises en place dans ce document permettront également d'avoir un effet positif sur la limitation des émissions de GES. Notamment grâce à l'ajout de mesure qui vise à encourager l'emploi de matériau bas carbone.

### 3.2 RESSOURCES NON RENOUVELABLES : PRÉSERVER LES RESSOURCES NATURELLES

Les émissions de polluants et de GES sont grandement liées à la consommation d'énergie non renouvelable. Ainsi l'ensemble des mesures permettant de diminuer les émissions de polluant et de GES permettront également de limiter l'utilisation de ressources non-renouvelables en limitant la consommation et en les remplaçant par des énergies renouvelables. Le PLM d'Est Ensemble engendrera donc une diminution de la consommation d'énergie non renouvelables sur le territoire.

### 3.3 SOLS : PRÉSERVER LES RESSOURCES DU SOL ET DU SOUS-SOL

La création d'aménagement en lien avec les mobilités est à l'origine, la plupart du temps, de l'artificialisation et de l'imperméabilisation des sols. Le PLM d'Est Ensemble n'échappe pas à la règle, cependant les aménagements réalisés sur des sols non artificialisés sont inexistantes. En effet, les principaux aménagements du PLM concernent l'aménagement de 6 tronçons de voiries et 11 carrefours qui sont de faibles envergures. Ces derniers sont réalisés sur un sol déjà artificialisé. Ainsi l'impact de ces aménagements sera faible et négligeable. Notamment grâce aux mesures qui encouragent l'emploi de matériaux adaptés et à saisir l'opportunité de désimperméabilisation des sols.

Les itinéraires piétons et cyclables (ACT 1.7, ACT 1.8) prévus par le PLM se trouvent majoritairement dans l'espace urbain sur des sols déjà minéralisés. Leurs aménagements n'entraîneront aucun impact négatif sur les sols. Au contraire, par la création d'itinéraire piéton qualitatif le PLM va possiblement entraîner une désartificialisation des sols en milieu urbain pour pouvoir planter des arbres le long de ces derniers. Ainsi, localement, des sols naturels remplaceront des sols actuellement minéralisés.

De plus certains stationnements vont être transformés en place végétalisée, cela entrainera un effet positif sur le sol et permettra de compenser les futures artificialisations du sol.

De plus la mesure visant à encourager les opportunités de désimperméabilisation permettront de réduire les surfaces artificialisées du sol.

### 3.4 EAU : PRESERVATION DE LA RESSOURCE ET GESTION DES EAUX PLUVIALES

L'artificialisation des sols, la préservation de la ressource en eau et la gestion des eaux de pluie sont étroitement liées. En effet, l'artificialisation des sols engendre une altération locale du cycle de l'eau en diminuant l'infiltration de l'eau et donc la recharge des nappes et en augmentant le ruissellement et donc le risque d'inondation.

A travers ce PLM certaines actions vont engendrer des travaux d'aménagement de voirie ou d'espaces publics entraînant l'imperméabilisation du sol. Cependant la majorité des travaux vont s'effectuer sur des surfaces déjà artificialisées et donc sans impacts pour la gestion des eaux pluviales.

La création d'aménagement tel que des ralentisseurs, des barrières de sécurité (ACT 1.5, ACT 1.9) se font tous sur des zones déjà bétonnées. La création du maillage cyclable (ACT 1.7) passera par la diminution de l'emprise de la voirie, ou la suppression de certains stationnements pour faire des pistes cyclables. La création des cheminements piétons (ACT 1.8) se fera majoritairement par du marquage au sol sur des tronçons déjà existants ou par l'amélioration des sentiers avec des ajouts de poteaux. Seul 6 tronçons de voirie à réaménager et 11 carrefours vont nécessiter potentiellement une imperméabilisation du sol. Dans ces aménagements de voiries et de carrefours peuvent être inclus des aménagements pour une meilleure gestion des eaux pluviales. La surface de ces aménagements est alors négligeable face à l'envergure du territoire, ainsi les effets d'imperméabilisation seront faibles. Le traitement des carrefours passe par l'ajout de certaines surfaces végétalisées où les EP pourront être interceptées. De plus, la réutilisation des places de stationnement en zones végétalisées permettra également une infiltration des EP.

Les mesures permettant la meilleure gestion des eaux pluviales dans les différents aménagements prévus permettront de limiter les impacts de ruissellement. De plus, lors de l'étude de faisabilité sur la fourrière la préservation de la ressource en eau sera un critère déterminant pour choisir la localisation de l'ouvrage. Ainsi grâce aux mesures prévues, les impacts sont négligeables.

### 3.5 RISQUES NATURELS

Les risques de mouvement de terrain, de retrait et gonflement des argiles, et de dissolution de gypse sont caractéristiques du territoire. Ces risques naturels sont présents sur une partie ou la totalité du site. Les actions du PLM nécessitant d'artificialiser des surfaces sont de très faible ampleur.

Ainsi, le projet n'aura pas pour incidence d'augmenter l'exposition de la population aux risques naturels ni d'augmenter les risques eux-mêmes. Toutefois ils sont à prendre en compte et à vérifier lors d'aménagements.

### 3.6 TRAME VERTE ET BLEUE (TVB)

Par la création d'infrastructures, les mobilités peuvent être à l'origine de la fragmentation de la trame verte et bleue. L'artificialisation et l'imperméabilisation des sols détruisent localement la végétation et crée une fragmentation des trames. Le PLM d'Est Ensemble aura un faible impact sur la trame verte et bleue du fait de ses aménagements de faible envergure sur un sol non artificialisé ou dans des zones de biodiversité.

Le tracé du Grand chemin (ACT 1.8) passe dans le parc des Guillauds et dans celui des Beaumonts. Cependant ces parcs sont déjà aménagés avec des sentiers pédestres. Ainsi le Grand Chemin utilisera ces sentiers aménagés et n'impactera donc pas par la TVB. Le sentier passera en dehors de la prairie humide au fort de Noisy, du parc de la Bergère et du parc de Montreau. Les actions d'aménagement de voirie ou de carrefours se feront majoritairement sur des zones déjà artificialisées, il n'y aura donc aucun impact par la suite sur la TVB.

### 3.7 DIVERSITE BIOLOGIQUE / FAUNE FLORE / HABITAT NATUREL

Le changement de nature des sols, comme l'imperméabilisation peut entrainer une perte d'habitats et donc localement une disparition d'une population. Ainsi, les actions menant à une artificialisation des sols peuvent être à l'origine d'une perte de biodiversité locale. Néanmoins le PLM d'Est Ensemble, propose très peu d'actions entraînant un changement de la nature des sols, ainsi l'impact sur la biodiversité peut être jugé comme négligeable. Les actions dans des périmètres réglementaires tel que les sentiers pédestres (ACT 1.8) auront un impact négligeable sur la biodiversité du milieu. En effet, Les tracés du sentier se sont basés sur des sentiers déjà existants. Le PLM n'aura donc que peu d'action sur la richesse spécifique des différentes zones de biodiversité comme les parcs.

La mutualisation des places de stationnement (ACT 1.10), a pour objectif de réduire l'espace nécessaire au stationnement dans les projets d'aménagement pour en faire des espaces végétalisés. Ainsi ces zones pourront être bénéfique et être des futures zones d'habitat pour la biodiversité locale. Ainsi cette action aura un effet positif sur la faune et la flore du territoire.

L'intégration d'espaces verts dans le référentiel cyclable et dans le schéma de voirie permettra d'intégrer des espaces verts sur le territoire bénéfique pour la faune et la flore locale. Les impacts sont alors négligeable.

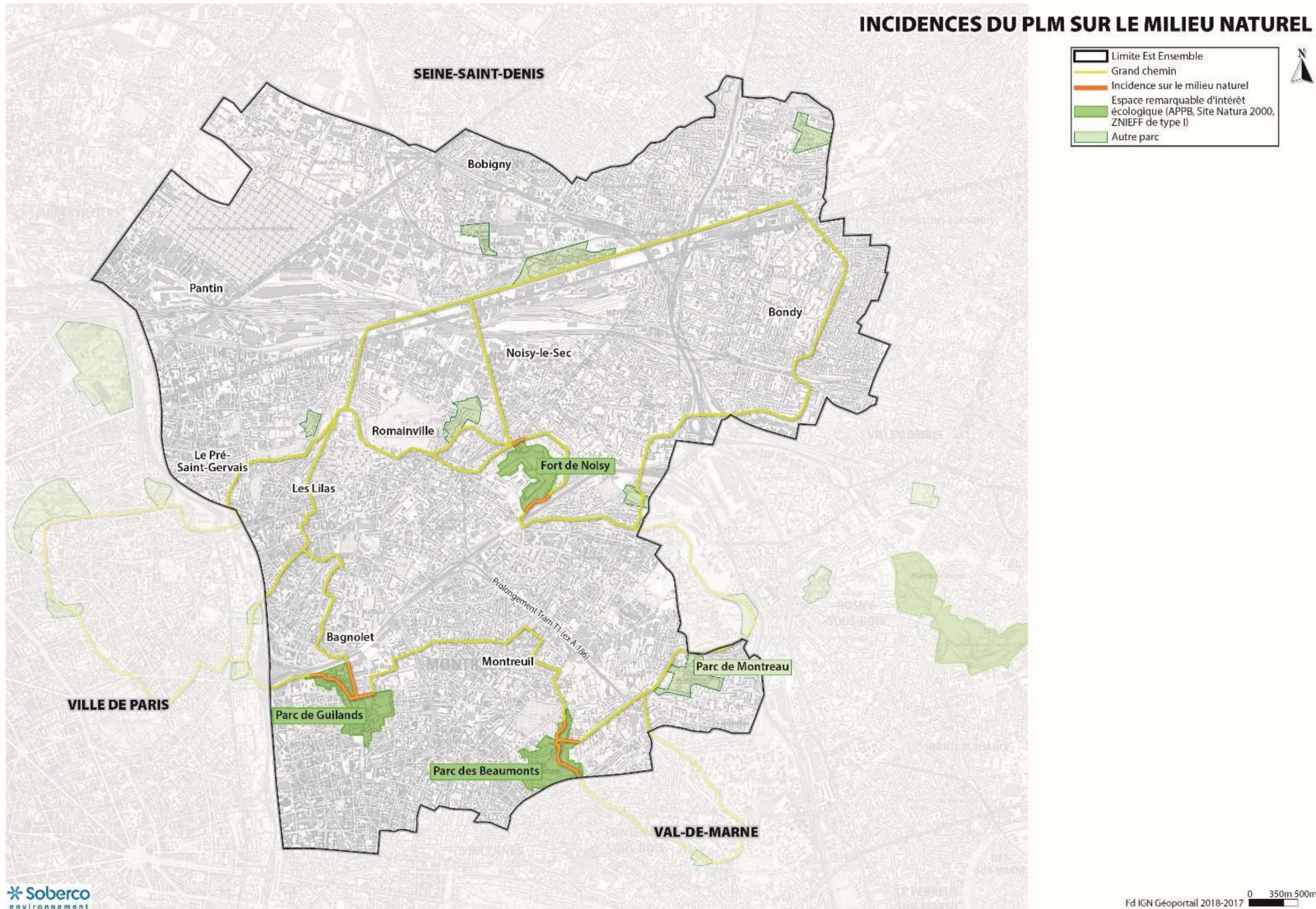
### 3.8 CONSOMMATION D'ESPACE / ESPACE PUBLIC/ URBANISME

Dans le cadre d'un PLM, la consommation d'espace est liée à la création de nouveaux aménagements. Le PLM d'Est Ensemble ne prévoit aucune création d'infrastructure routière et la majeure partie des aménagements proposés sont de faible envergure. Par exemple l'amélioration de l'offre de piste cyclable (ACT 1.7) n'engendre quasiment pas d'artificialisation, sa création se fait essentiellement sur de l'existant. De plus, grâce à la transformation des stationnements en piste cyclable ou espace public (ACT 1.10) les surfaces artificialisées sont nettement réduites.

Ce PLM aura également un impact sur l'espace public puisque le développement des pistes cyclables (ACT 1.10) et d'itinéraires piéton (ACT 1.8) de qualité sont des facteurs amplificateurs et accélérateurs de l'amélioration de l'espace public. Cependant, la sécurisation d'itinéraire est consommatrice d'espace public et peut engendrer des conflits d'usage entre les modes.

Les mesures visant à identifier les différents modes déplacements sur la voirie et d'intégrer des espaces verts aura un impact positif sur les espaces publics du territoire.

## INCIDENCES DU PLM SUR LE MILIEU NATUREL



### 3.9 SANTE

En réduisant la part modale de la voiture et en améliorant les conditions de déplacement pour les modes actifs, le PLM d'Est Ensemble améliorera la santé des habitants. En effet plusieurs actions du PLM aura pour objectif d'améliorer l'offre et la diversité de déplacement modes actifs sur le territoire. Cela entrainera un report modal de la voiture vers les déplacements modes doux, et par conséquent la population pratiquera une activité physique régulière et bénéfique pour leur santé. Ces actions sont les suivantes :

- La sensibilisation auprès du public ;
  - **La campagne de communication sur les solutions alternatives à la voiture** (ACT 4.1),
  - **L'incitation à l'inscription à la démarche PDMe aux entreprises** (ACT4.2), avec plusieurs dispositifs pouvant être utilisé par l'employeur afin d'inciter les employés à l'usage de déplacement modes doux ;
  - **La mise en place d'ateliers d'accompagnement à la pratique du vélo** (ACT 4.4) ;
- Développement de l'offre piétonne :
  - **Le développement d'une stratégie territoriale piétonne avec 42 km de chemins piétons** (ACT 1.8), un tracé de sentier piéton sera créé sur le territoire, des aménagements pour améliorer le confort des piétons sont prévues ;
  - **L'aménagement 17.5 km de cheminement accessible aux PMR** (ACT 1.9)
- Le développement de l'offre en TC :
  - **La création et le renforcement de certaines lignes de bus** (ACT 1.6, ACT 2.1), 10 lignes de bus vont évoluer sur Est ensemble ;

Ainsi le territoire d'Est ensemble pourra être pratiqué en vélo, à pied ou grâce à des transports en commun.

Certaines actions auront également pour but de réduire certaines nuisances atmosphériques ou acoustiques. Ces actions sont les suivantes :

- Hiérarchisation du réseau viaire
  - **La hiérarchisation du réseau viaire** (ACT 1.1), cette hiérarchie permettra sur certains axes de réduire localement les émissions de GES ;
  - **La création de zone douce sans circulation de PL** (ACT 1.3) certains axes sont contraints pour les PL, ces zones vont devenir des secteurs plus apaisés avec des rues à sens unique ;
  - **Diminution des places de stationnement** (ACT 1.10), certaines places de stationnement vont être transformés en place public ou en stationnement pour vélos ;
  - **Amélioration de l'électrification du parc automobile et créer des points d'avitaillement en Bio GNV et hydrogène** (ACT 2.6) ;

Ainsi toutes ces actions localement auront pour objectif d'augmenter la pratique de déplacement en mode actifs ce qui entrainera une activité physique et régulière. Les actions de sécurisation des voiries permettront un meilleur confort des usagers et réduiront les situations accidentogènes et le stress lié à ces situations. De par ces actions, l'amélioration de la qualité de l'air et du contexte acoustique seront également bénéfiques pour la santé des populations.

Une attention particulière est tout de même présente sur la cohabitation entre les modes actifs et les véhicules, qui peuvent être potentiellement à l'origine de situations accidentogènes. De ce fait l'intégration de mesure visant à identifier les espaces dédiés aux différents modes de déplacements permettront de réduire les conflits d'usage .

### 3.10 ACTIVITE HUMAINE ET COHESION SOCIALE

Le PLM engendrera des bénéfices sociaux notables sur le territoire. En effet la sécurisation des pistes cyclables (ACT 1.7), des rues aux écoles (ACT 1.5), des sentiers piétons (ACT 1.8) vont permettre une meilleure cohabitation des usagers. La mise aux normes des passages piétons pour les PMR (ACT 1.9), l'uniformisation du marquage au sol sur les pistes cyclables (ACT 1.7), permettra lors de l'usage de ces derniers un meilleur confort et de réduire les situations accidentogènes. En résumé, l'amélioration globale des déplacements alternatifs à la voiture et décarbonés permettra l'augmentation de leurs usages et ainsi des espaces publics. Une meilleure cohésion sociale entre les habitants du territoire d'Est Ensemble sera observée.

De plus la hiérarchisation du réseau viaire (ACT 1.1), la création de secteurs en zone 30 (ACT 1.4) et la restriction de la circulation des poids lourds (ACT 1.3) permettront la création de zones protégées. Ces 21 zones de pacification seront ainsi potentiellement plus fréquentées par les vélos et piétons et une meilleure cohésion sociale entre les usagers sera attendue.

Les différentes actions du PLM auront un effet positif sur le développement économique du territoire. En effet, les différents aménagements engendreront des travaux à effectuer. Pour ces travaux des entreprises locales seront privilégiées pour favoriser l'économie locale. De plus, les actions du PLM vont permettre au territoire d'embaucher plus de 4 salariés pour effectuer le contrôle et suivi du PLM (ACT 4.7), le contrôle des stationnements (ACT 3.3) Le PLM d'Est Ensemble va alors générer des emplois sur son territoire.

### 3.11 QUALITE DE L'AIR

A l'échelle d'un PLM, le facteur majeur influençant la qualité de l'air est le trafic automobile émetteur de polluants de proximité et de GES. Ainsi, la qualité de l'air dépend majoritairement des émissions des polluants et des GES.

C'est pourquoi les actions visant à réduire le trafic autoroutier quotidien va permettre une meilleure qualité de l'air à l'horizon du PLM. Ces actions vont traiter les points suivants :

- La restructuration du réseau viaire, et la limitation de l'usage de la voiture :
  - **La hiérarchisation du réseau viaire** (ACT 1.1), cette hiérarchie permettra sur certains axes de réduire localement les émissions de GES ;
  - **La création de zone douce sans circulation de PL** (ACT 1.3) certains axes sont contraints pour les PL, ces zones vont devenir des secteurs plus apaisés avec des rues à sens unique ;
  - **Diminution des places de stationnement** (ACT 1.10), certaines places de stationnement vont être transformés en place public ou en stationnement pour vélos ;
  - **Amélioration de l'électrification du parc automobile et créer des points d'avitaillement en Bio GNV et hydrogène** (ACT 2.6) ;
- L'amélioration de l'offre cyclable :
  - **Le développement du maillage cyclable** (ACT 1.7), une identité visuelle sera définie afin d'avoir un maillage cyclable uniforme à l'échelle du territoire. Environ 40 km de piste cyclable jugé de qualité moyenne seront revalorisés ;
  - **La mise en place de 11 pôles multimodaux** (études en cours) (ACT 2.2), Ces PEM seront aménagés avec des stationnements pour vélos et des bornes Véli'b aux abords des bouches de métro ;
  - **La création de stationnement pour vélo** (ACT 2.3), avec plus de 6 000 places de vélos créées ;

- La sensibilisation auprès du public :
  - **La campagne de communication sur les solutions alternatives à la voiture** (ACT 4.1),
  - **L'incitation à l'inscription à la démarche PDMe aux entreprises** (ACT4.2), avec plusieurs dispositifs pouvant être utilisés par l'employeur afin d'inciter les employés à l'usage de déplacements modes doux ;
  - **La mise en place d'ateliers d'accompagnement à la pratique du vélo** (ACT 4.4) ;
- L'amélioration de l'offre piétonne ;
  - **Le développement d'une stratégie territoriale piétonne avec 42 km de chemins piétons** (ACT 1.8), un tracé de sentier piéton sera créé sur le territoire, des aménagements pour améliorer le confort des piétons sont prévues ;
  - **L'aménagement 17.5 km de cheminement accessible aux PMR** (ACT 1.9)
  - **La réhabilitation de 4 ponts ou passerelle et l'étude pour aménager 5 passerelles modes actifs** (ACT 3.9), créant une perméabilité piétonne à travers tout le territoire d'Est Ensemble ;

L'ensemble de ces mesures vont permettre de diminuer l'usage quotidien de la voiture et d'encourager les modes de déplacements actifs. Cette diminution de la voiture va permettre de faire diminuer les émissions de polluant de GES. De ce fait la qualité de l'air sera augmentée. Ces actions notamment celle de la pacification en zone 30 et de la contrainte de la circulation des PL vont venir créer des zones où la circulation sera diminuée et donc la qualité de l'air sera meilleure. On dénombre 21 secteurs protégés, où la population résidante connaîtra une meilleure qualité de l'air. De plus en favorisant l'utilisation de carburants alternatifs tels que le BIO GNV émettant moins de GES la qualité de l'air sera renforcée.

Pendant une attention particulière sera portée sur les secteurs en zone 30. En effet, en dessous de 30 km/h les émissions de GES sont augmentées ainsi la qualité de l'air sera détériorée.

## 3.12 AMBIANCE ACOUSTIQUE

Le trafic, en fonction de la vitesse et des moteurs utilisés est une source de bruit importante influençant grandement l'ambiance acoustique. Certaines actions du PLM visent à réduire la part de la voiture sur le territoire, l'ambiance acoustique se verra donc améliorée.

Les actions améliorant l'ambiance acoustique sont :

- **La hiérarchisation du réseau viaire** (ACT 1.1), tous les axes du territoire seront définis selon le type de circulation à accueillir. La circulation des PL sera contrainte et certaines voies seront transformées en rue pour tous ;
- **La modification des autoroutes** (ACT 1.2), la vitesse sera modifiée afin de réduire les nuisances sonores aux abords de celle-ci ;
- **La restriction des poids lourds sur des zones définies** (ACT 1.3), certaines zones seront transformées en sens unique et interdit au PL ;
- **L'aménagement de zone 30** (ACT 1.4), les secteurs interdits aux PL seront transformés en zone 30 ;
- **Le report modal de la voiture vers les déplacements modes doux** (ACT 1.6, ACT 1.7, ACT 1.8)
- **L'amélioration et l'avitaillement de l'offre en offre de borne de recharge électrique et stations bio** (GNV) (ACT 2.6) ;

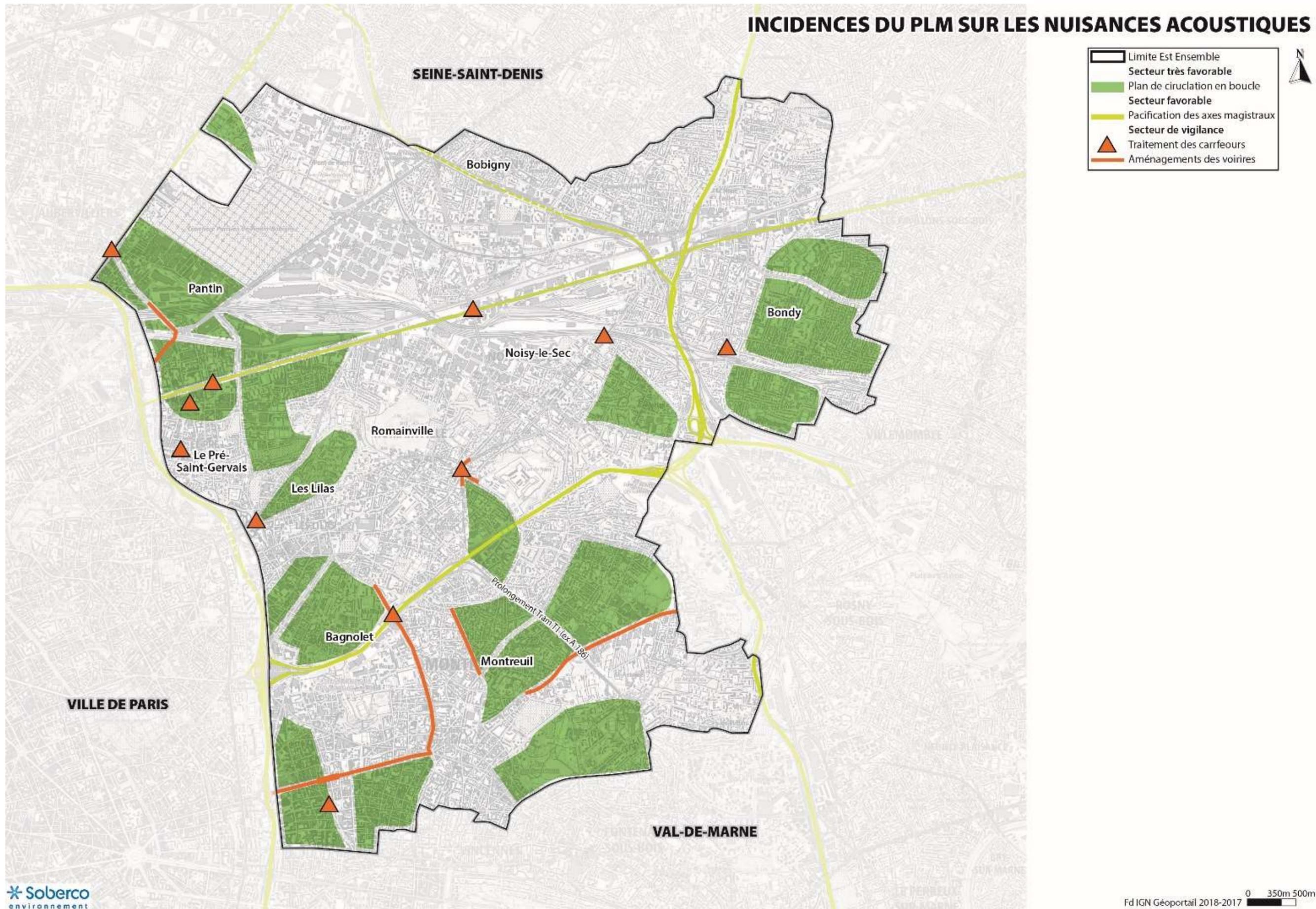
Ainsi grâce à toutes ces actions, des secteurs apaisés vont se créer aux alentours des habitations. Ces 21 zones protégées de la circulation connaîtront une amélioration de l'ambiance acoustique. Grâce aux actions de hiérarchisation du réseau viaire (ACT 1.1) et de contrôle des autoroutes (ACT 1.2), le PLM d'Est Ensemble éloignera le trafic, et donc les nuisances sonores qu'il émet des zones habitées améliorant ainsi l'ambiance acoustique pour les riverains. Ainsi, les mesures visant à diminuer la vitesse de circulation (ACT 1.4) et celles favorisant l'utilisation de carburants alternatifs (GNV, bioGNV, électricité) (ACT 2.6) entraîneront une diminution du bruit émis par la circulation et donc une amélioration de l'ambiance acoustique. Les actions visant à réduire la part modale de la voiture entraîneront également une amélioration de l'ambiance acoustique en réduisant le trafic motorisé. La mise en place de certains aménagements comme des ralentisseurs et des giratoires peut localement entraîner une détérioration de l'ambiance acoustique, mais l'impact est négligeable au vu des gains que vont engendrer les autres actions.

## 3.1 AUTRES NUISANCES

La surabondance de la signalisation peut localement engendrer des nuisances visuelles entraînant une dégradation du paysage urbain. Le PLM d'Est Ensemble peut avoir un impact négatif sur le paysage par la création de nuisances visuelles. En effet, plusieurs mesures portent sur l'ajout de signalisation notamment pour les itinéraires PL, cyclables (ACT 1.7) et piétons (ACT 1.8) pouvant cumulativement entraîner des gênes. De plus, le jalonnement des itinéraires modes actifs par la mise en place de potelets peut également entraîner des dégradations du contexte visuel. L'intégration paysagère des différentes mesures du PLM est donc nécessaire afin d'éviter ces nuisances.

Par ailleurs, cet enjeu sera pris en compte dans la démarche opérationnelle par l'équipe projet du Grand Chemin, action stratégique pour rendre le territoire d'Est Ensemble « marchable », et qui travaille en parallèle du PLM.

# INCIDENCES DU PLM SUR LES NUISANCES ACOUSTIQUES



### 3.2 ICU/ MATERIAUX

Les aménagements liés à la mobilité sont connus pour augmenter le phénomène d'ICU par la minéralisation des sols et l'utilisation de matériaux à fort PRG (métaux). Les actions prévoyant des aménagements comme des ralentisseurs, (ACT 1.4) de la signalisation (ACT 1.7), des aménagements de carrefours (ACT 1.2) peuvent entraîner une augmentation des ICU. Cependant ces aménagements sont de faibles envergures, ainsi l'augmentation de l'effet des ICU sera limitée. Cependant il faudra veiller lors de la création des aménagements de ne pas détruire les zones végétalisées du territoire. Une réflexion sur les matériaux doit être menée avant la réalisation des différents aménagements prévue dans ce PLM afin d'utiliser des matériaux permettant la lutte contre les ICU.

L'action 1.10 a pour objectif d'intégrer des zones végétalisées sur le territoire en transformant les places de stationnement en espace public végétalisés. Ainsi cette action permettra de réduire localement les effets d'ICU. Les résidents connaîtront alors une amélioration des conditions.

L'intégration de mesure visant à encourager l'emploi de matériau bas carbone et à fort albédo, permettra de limiter les impacts sur les ICU et les matériaux utilisés lors de travaux d'aménagements.

### 3.3 PAYSAGE ET PATRIMOINE

Le PLM d'Est Ensemble par les aménagements prévus peut potentiellement engendrer une dégradation du paysage. Notamment par les actions de sécurisation de voirie et d'aménagement de voirie (ACT 1.3, ACT 1.7, ACT 1.8)). La recomposition de l'espace public restera cependant limité mais apportera une nouvelle lecture de l'espace urbain.

Par ailleurs, le projet du Grand Chemin et la pacification des zones résidentielles permettront de valoriser les sentiers, les points de vue, les belvédères qui font partie du patrimoine paysager du territoire.

### 3.4 DECHETS

Les actions visant à améliorer l'offre de carburants alternatifs comme le bioGNV (ACT 2.6) va entraîner la production par méthanisation. Cette filière apporte un impact positif sur la valorisation des déchets agricoles.

## PARTIE 6

# INCIDENCE NATURA 2000



# 1 PRESENTATION DES SITES NATURA 2000

Le territoire d'étude comprend 2 enveloppes du site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis », de type ZPS (Zone de Protection Spéciale) :

- Le parc départemental Jean Moulin / Les Guilands ;
- Le parc communal des Beaumonts ;

## 1.1 SITES DE SEINE-SAINT-DENIS (FR112013)

Cette Zone de Protection Spéciale (ZPS) est composée de 14 sites répartis sur l'ensemble de la Seine-Saint-Denis : Parc départemental de la Courneuve, Parc départemental de l'île Saint-Denis, Parc départemental du Sausset, Bois de la Tussion, Parc départemental de la Fosse Maussoin, **Parc départemental Jean Moulin les Guilands**, Futur parc départemental de la Haute Isle, Promenade de la Dhuis, Plateau d'Avron, **Parc des Beaumont à Montreuil**, Bois de Bernouille à Coubron, Forêt de Bondy, Parc national de Sevran, Bois des Ormes.

### 1.1.1 Situation administrative du site

Le site a été classé en Zone de Protection Spéciale (ZPS) en 2006. Son document d'objectif a été élaboré et l'animation est assurée par le conseil général de Seine-Saint-Denis. Le dernier arrêté de la ZPS date de 10 décembre 2019.

La superficie totale de la zone Natura 2000 "Sites de Seine-Saint-Denis" (FR112013) est de 1 157Ha.

### 1.1.2 Situation du site d'étude par rapport à Natura 2000

La zone d'étude accueille deux des 14 entités de la Zone de Protection Spéciale "Sites de Seine-Saint-Denis" : le Parc départemental Jean Moulin/les Guilands, et le Parc des Beaumonts à Montreuil, présents sur le territoire d'étude. En outre, on notera la proximité au Nord du parc départemental de la Courneuve et à l'Est du parc intercommunal du plateau d'Avron.

**Habitats constitutifs de la zone :**

Classe d'habitats	% couvert
Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes)	5
Marais (végétation de ceinture), Bas-marais, Tourbières,	1
Pelouses sèches, Steppes	1
Prairies semi-naturelles humides, Prairies mésophiles améliorées	5
Prairies améliorées	12
Forêts caducifoliées	35
Forêt artificielle en monoculture (ex : Plantations de peupliers ou d'Arbres exotiques)	21
Zones de plantations d'arbres (incluant les Vergers, Vignes, Dehesas)	10
Autres terres (incluant les Zones urbanisées et industrielles, Routes, Décharges, Mines)	10

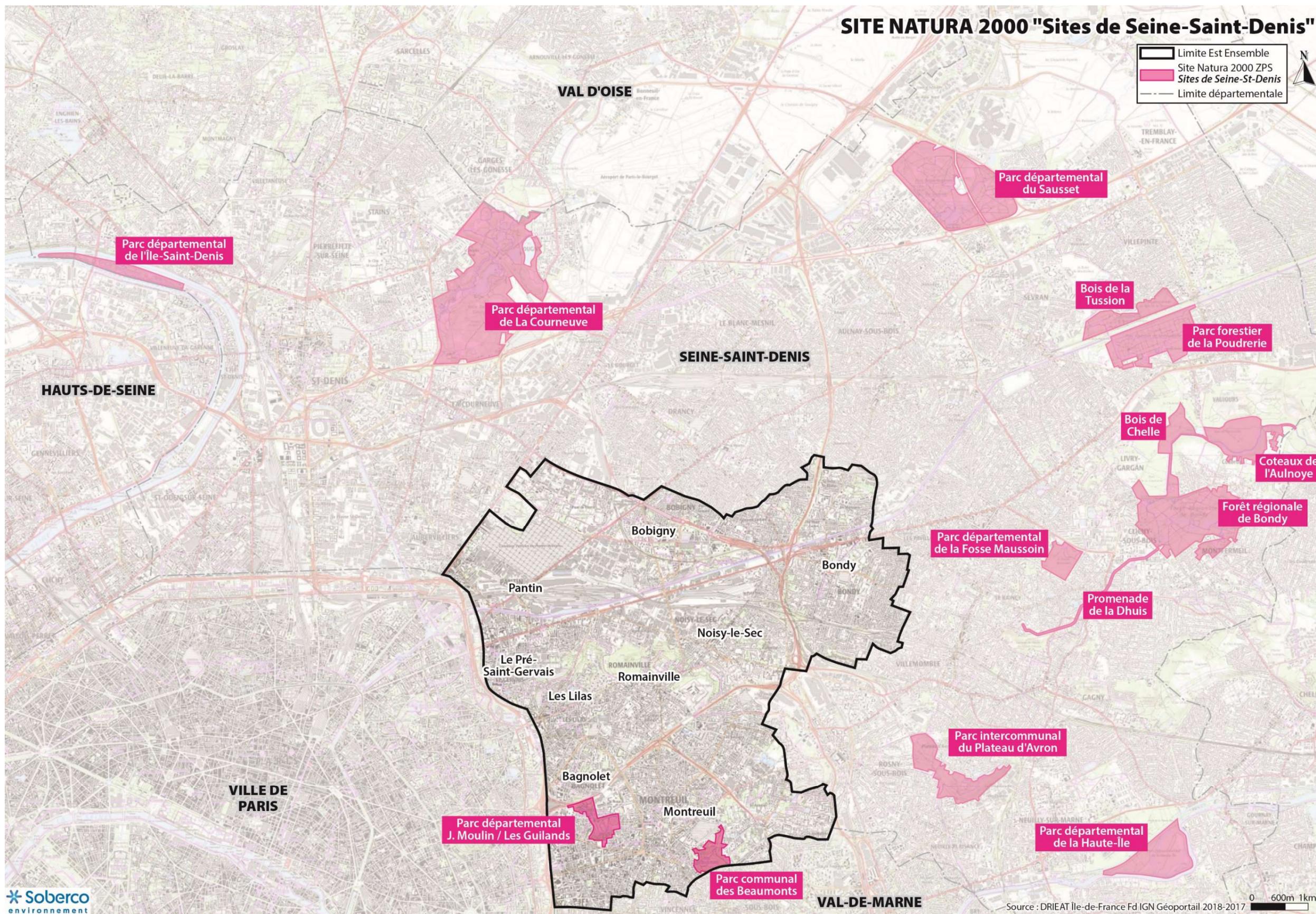
**Espèces vulnérables :**

7 espèces inscrites mentionnées à l'article 4 de la directive 79/409/CEE et figurant à l'annexe II de la directive 92/43/CEE ont été recensées sur site :

Espèce	Statut	Recensement	
		Parc du communal des Beaumonts	Parc départemental de Jean Moulin les Guilands
<b>Martin pêcheur d'Europe</b>	Hivernant occasionnel	+	
<b>Pic Noir</b>	Territoire de chasse	+	
<b>Pic Mar</b>	Territoire de chasse	+	
<b>Pie-grièche écorcheur</b>	Etape migratoire	+	+
<b>Gorgebleue à Miroir</b>	Migrateur potentiel	+	
<b>Hibou des marais</b>	Hivernant potentiel	+	
<b>Bondrée apivore</b>	Migrateur potentiel	+	

**Spécificités des enveloppes ;**

Bien que les 14 sites soient rassemblés dans une seule et même zone Natura 2000, chaque site fait l'objet d'un DOCOB (Document d'objectif) distinct qui précise les enjeux du site selon les milieux et les espèces présents.



Parc départemental Jean moulin/les Guilands

Ce parc départemental de 25Ha correspond intégralement à la zone Natura 2000 du même nom. Ce parc est équipé de plusieurs aménagements de loisirs et d'axes structurants. Ce secteur, ne comporte à l'heure actuelle que des enjeux faibles concernant ses milieux naturels, présente des milieux ouverts. Toutefois, leur évolution pourrait conduire à présenter des enjeux moyens sur les friches à l'Est et ses alentours, du fait de la présence de la Pie-grièche. Cependant la zone où se situe le taux de fréquentation le plus élevé est localisé en dehors de la zone à enjeux futur moyens.

La pie grièche, présentant un enjeu moyen à l'heure actuelle, cette espèce est une migrateur potentiel au niveau de deux friches et les alentours.

Les enjeux liés à la fréquentation du site sont intégrés dans les fiches de sites du DOCOB.

Parc communal des Beaumonts

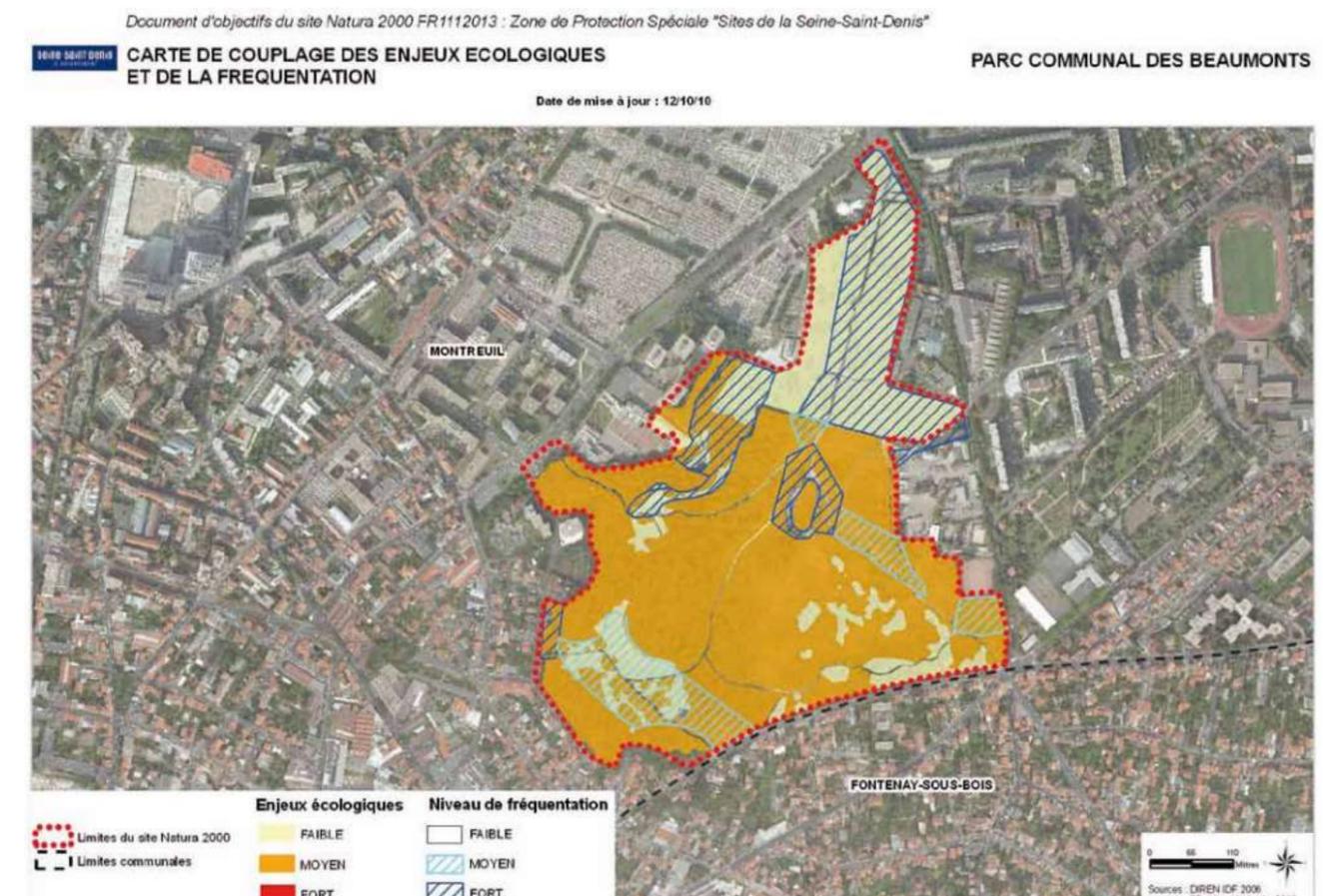
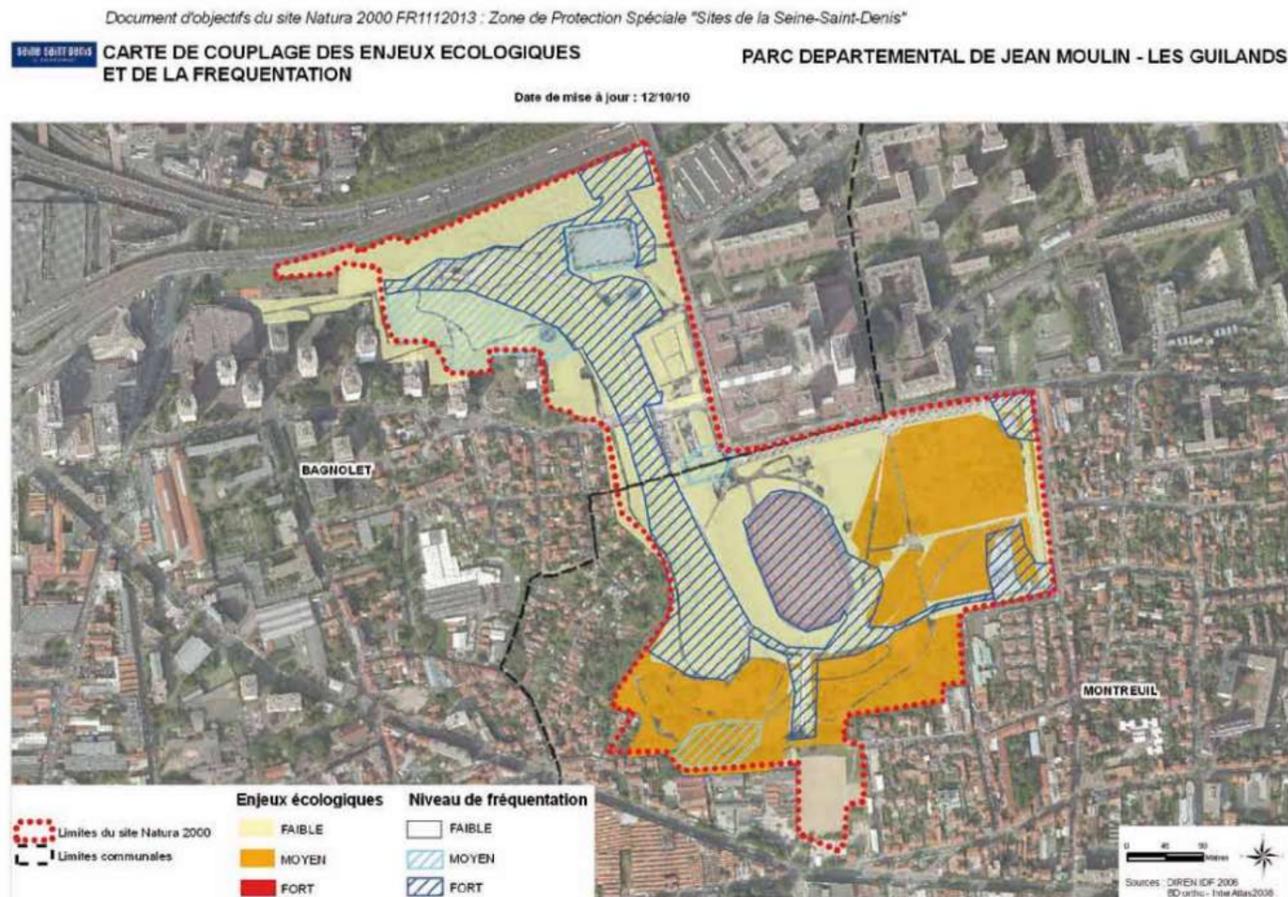
Les 24.1Ha de ce parc correspondent également à la zone Natura 2000 équivalente. Ce parc présente plus d'enjeux en termes de biodiversité. A l'heure actuelle, les milieux humides présents sur ce parc sont considérés comme présentant des enjeux de conservation moyens. Les milieux ouverts (dans la partie Sud) et boisés (dans la partie Sud-ouest), actuellement en enjeux faibles, offrent un potentiel d'évolution vers des enjeux moyen du fait de la présence de la pie grièche et des pics Noir et Mar.

De fait, si aujourd'hui, seule l'espèce de Martin Pêcheur d'Europe est considérée à enjeu moyen. Les espèces de Pic noir, Pic mar et de Pie grièche écorcheur offrent une évolution vers des enjeux potentiel moyen.

Ce site Natura 2000 fait l'objet d'un plan de gestion 2008-2013 du service des espaces verts de la ville de Montreuil qui présente 2 volets :

- La gestion « régulière du site », qui prend en compte les milieux et espèces identifiées sur le territoire afin de proposer une gestion différenciée préservant l'équilibre de vie des espèces à enjeu
- Un plan d'aménagement du parc qui vise notamment à limiter les effets de la fréquentation du parc sur ces mêmes espaces et espèces.

La pie grièche, présentant un enjeu moyen à l'heure actuelle, cette espèce est une migrateur potentiel au niveau de deux friches et les alentours.



## 1.2 - RAISONS POUR LESQUELLES LE DOCUMENT EST SUSCEPTIBLE OU NON D'AVOIR UNE INCIDENCE SUR UN SITE NATURA 2000

Le territoire d'Est Ensemble compte 2 enveloppes du site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis », et entretient donc des relations évidentes et étroites avec ceux-ci, par le biais des réseaux terrestres, hydrologiques et aériens. En outre, ces enveloppes s'inscrivent dans un site Natura 2000 « multizones », une forte présomption de connexions aériennes avec les enveloppes environnantes du territoire est présente.

Sur le plan terrestre, les 2 enveloppes du territoire sont inscrites dans un milieu urbain dense et artificialisé, ne présentant qu'une flore résiduelle. De fait, les 2 enveloppes constituent des réservoirs de biodiversité ne disposant pas d'espaces d'extensions. Toutefois, la trame verte urbaine (parc, jardins, arbres d'alignement) est susceptible de fournir une continuité suffisante pour générer des déplacements entre les 2 enveloppes. Cette continuité est d'ailleurs identifiée dans le projet de SRCE. On notera toutefois que le maillage important de grandes voies de communications (Autoroutes, réseaux routiers départementaux et nationaux, réseaux ferrés) engendre de nombreuses coupures entre les milieux naturels et empêchent les grands déplacements de la faune.

Vis-à-vis du réseau hydrologique, le territoire d'étude ne présente pas de réseau hydrographique de surface susceptible de porter des enjeux sur les enveloppes identifiées. En effet, outre l'absence de réseau hydrographique de surface sur le territoire, les 2 enveloppes se situent sur des points hauts topographiques du relief du territoire d'étude, et ne peuvent donc pas être affectés par l'écoulement d'eaux en amont. On notera, en complément, que le canal de l'Ourcq se situe en aval de zones Natura 2000, mais ne distribue aucune zone Natura 2000 en aval du territoire.

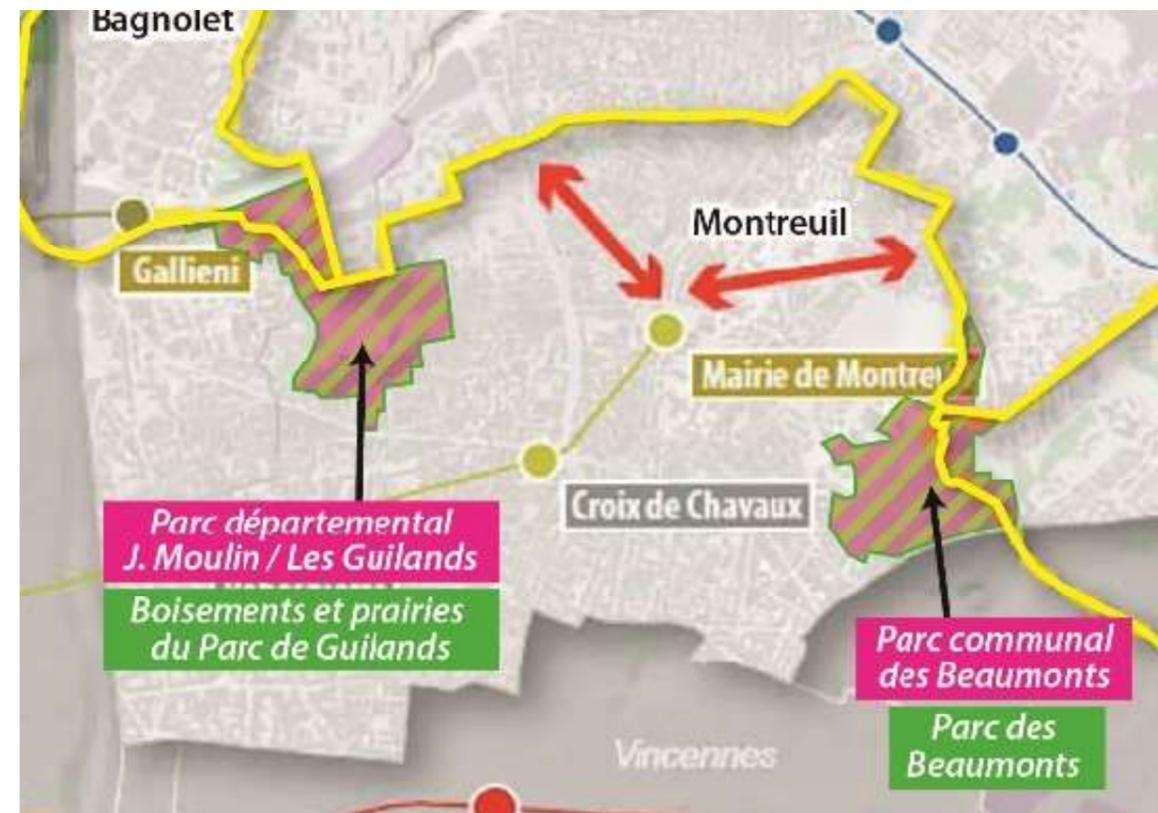
Au regard des seules espèces listées à l'annexe I de la Directive Oiseaux présentes de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis », des échanges avifaunistiques entre les enveloppes Natura 2000 et le reste du territoire sont possibles.

Sur le territoire une seule action concerne potentiellement la zone Natura 2000 : La création du Grand Chemin. Cependant le tracé des sentiers se fera sur les axes structurants limitrophes et déjà existants. Ces axes ont été définis principalement dans les zones à enjeu écologique faible et à forte fréquentation. Pour le parc des Guillauds aucun sentier ne sera implanté sur une zone à enjeu écologique moyenne. Pour le parc communal des Beaumonts la majorité de futur tracé du Grand chemin se situe sur une zone d'enjeu écologique moyenne mais avec une fréquentation moyenne. Seuls quelques aménagements potentiels sur le sentier peuvent altérer le milieu. Ces aménagements se réduisent à l'implantation de signalétique ou de rosaces sur borne. Ainsi, si ces aménagements sont prévus sur les axes structurants et non sur les zones végétalisés, l'impact pourra être jugé comme négligeable.

Le reste des projets développés sur le territoire ne concernent pas directement la zone Natura 2000. En outre, les différents projets développés concernent principalement des milieux urbains artificialisés. Les populations animales et végétales présentes au sein de ces espaces ne sont pas de nature à établir des liens directs avec les milieux répertoriés dans les zones Natura 2000 environnantes. De plus, dans le cas où ces espèces pourraient être perturbées par les aménagements prévus, ces espèces peuvent retrouver au sein des espaces à proximité des possibilités d'habitat, de reproduction et d'alimentation.

Les impacts potentiels sur les milieux naturels de la zone d'étude restent donc très limités et demeurent négligeables au regard des espaces naturels du site Natura 2000.

Un plan d'aménagement des parcs visent notamment à limiter les effets de la fréquentation du parc sur ces mêmes espaces et espèces.



PARTIE 7  
SYNTHESE DU SUIVI  
ENVIRONNEMENTAL DU PLM



# 1 INDICATEURS DE SUIVI

## 1.1 MESURE DE SUIVI DE LA PERFORMANCE DU PLM

Une action est dédiée au suivi de la mise en place des actions. En suivant les indicateurs de mobilité, elle permet de suivre la performance environnementale générale attendue en lien avec la baisse des nuisances routières...

«

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

**Objectif :** Assurer une observation et un suivi de l'évolution des différents paramètres relatifs aux déplacements permettant de réagir aux évolutions constatées. L'observatoire des déplacements collecte et traite les informations sur lesquelles les comités vont s'appuyer pour l'avancement du PLM et analyser ses effets.

#### Actions opérationnelles :

- Suivi et évaluation des actions du PLM au sein d'un observatoire des mobilités en renseignant les différents indicateurs
  - Réalisation de différentes enquêtes de circulation
  - Présentation annuelle des résultats du PLM au sein du Comité de suivi du PLM, du Conseil Citoyen des Mobilités et en Conseil Communautaire
  - Adaptation des actions au regard des résultats de l'observatoire des mobilités
- »

## 1.2 RAPPEL DES INDICATEURS DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL DU TERRITOIRE MISE EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PLUI

Thématique environnementale	Indicateur(s) retenu(s)	Objectif du suivi et méthodologie
Consommation de l'espace	Suivre l'évolution de l'occupation des sols	Analyser l'évolution de l'occupation du sol <i>Valeur = ha</i>
Patrimoine paysager	Suivi photographique des paysages urbains et naturels (parcs urbains) du territoire	Évaluer l'évolution des paysages urbains et naturels à l'aide d'un reportage photographique : parcs urbains, nouvelles constructions et renouvellement urbain, éléments du patrimoine vernaculaire, etc.
Milieux humides	Évolution des surfaces des zones humides avérées et des mares	Analyser l'évolution des zones humides des avérées et des mares sur le territoire d'Est Ensemble <i>Valeur = nombre/surface de zones humides et/ou mares détruites par une construction (ou autre aménagement autorisé) x 100 / nombre/surface des zones humides</i>
	Evolution des mares	Analyser l'évolution du nombre de mares sur le territoire d'Est Ensemble <i>Valeur = nombre de mares sur le territoire d'Est Ensemble</i>
Patrimoine naturel, continuités écologiques et nature en ville	Nombre et superficie d'espaces naturels remarquables	Analyser l'évolution des zonages des espaces remarquables du territoire d'Est Ensemble (ZNIEFF de type I et ZPS) <i>Valeur = surface et nombre des espaces remarquables</i>
	Evolution de la surface d'espaces verts accessibles par habitant	Analyser l'évolution de la surface d'espaces verts accessibles par habitant sur le territoire d'Est Ensemble <i>Valeur = (surface d'espaces verts accessibles par habitant à l'année n1 – surface d'espaces verts accessibles par habitant à l'année n) x nombre d'espaces verts accessibles par habitant à l'année n / 100</i>
Ressource en eau	Consommation d'eau potable	Connaître l'évolution des consommations d'eau potable et analyser si le PLUI a eu un effet sur le renforcement de filières moins consommatrices en eau et/ou la gestion durable de la ressource

Action 4.6 Est Ensemble Grand Paris

**Constats du diagnostic**

Les données INSEE et les comptages routiers et de TC permettent de disposer de données évolutives pour observer les changements de comportements en matière de mobilité. Mais que ce soit sur le vélo, au niveau du stationnement les informations collectées sont moins structurées.

**Objectifs**

L'incidence des actions du PLM doit être analysée afin de réaliser d'éventuels ajustements. Pour ce faire, il convient de mettre en place un protocole visant à évaluer régulièrement le PLM.

**Mesures à mettre en place**

- 1/ Mettre en place un comité de suivi du PLM  
Transformer le comité technique du PLM en comité de suivi avec deux réunions par an. La première pour fixer les modalités de collecte des différents indicateurs pour chaque partenaire et la seconde pour présenter l'évaluation annuelle du PLM puis au Conseil Citoyen des Mobilités et en Conseil de Territoire.
- 2/ Suivre et renseigner l'outil de suivi du PLM  
Les différents indicateurs des actions du PLM ont été renseignés au sein d'un outil de suivi qui permet un rendu synthétique afin de permettre de suivre l'évolution du PLM.
- 3/ Réaliser des enquêtes spécifiques pour le besoin des indicateurs de suivi du PLM  
Des enquêtes de stationnement, des comptages routiers et cycles et piétons pourront être réalisés pour assurer un suivi des actions du PLM.

**Rôle des acteurs**

Est Ensemble	Suivi du PLM et mise à jour de l'outil
Communes, Département, Région, IDFM	Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord

**Impacts report modal**

Faibles  Elevés

Faisabilité technique

Simple  Complexe

Faisabilité financière

Simple  Complexe

**Estimation financière**

- ▶ Coût interne pour le comité de suivi et l'implémentation des données au sein de l'outil de suivi
- ▶ Coût de 50 K€ d'enquêtes au cours du PLM pour mener différents types de comptages (stationnement, routier, cycle, piéton).
- ▶ Création de poste à Est Ensemble pour le PLM : avec 4 ETP pour 160 K€/an (un pour le conseil en mobilité / 1 pour le suivi des plans vélos / marche / 1 pour le suivi des pôles d'échanges et 1 pour le suivi des grands projets de transports).

Source : outil de suivi PLM GPSEA

Réunions biannuelles du comité de suivi – Enquêtes complémentaires aux besoins –

Action 4.6 issu du PLM (PLM Est Ensemble, 2023)

Thématique environnementale	Indicateur(s) retenu(s)	Objectif du suivi et méthodologie
		Valeur 1 = consommation d'eau potable par habitant en Valeur 2 = rendement des réseaux
Energie	Evolution de la production en énergies renouvelables	Connaître l'évolution de la production des énergies renouvelables Valeur = GWh
	Evolution des consommations énergétiques	Analyser l'évolution des consommations énergétiques sur le territoire d'Est Ensemble Valeur = GWh
	Part des consommations d'énergie fossile dans les consommations énergétiques du secteur résidentiel sur le territoire d'Est Ensemble	Connaître le développement et l'engagement du territoire dans le développement des énergies renouvelables Valeur = part du gaz et du fioul dans les consommations énergétiques du secteur résidentiel
	Evolution du réseau de chaleur urbain	Connaître le développement des réseaux de chaleur urbain Valeur = part du gaz et du fioul dans les consommations énergétiques du secteur résidentiel
Risques naturels et technologiques	Nombre d'arrêtés de catastrophe naturelle	Évaluer les effets de l'urbanisation et/ou du changement climatique sur l'occurrence des risques naturels Valeur = nombre d'arrêtés de catastrophe naturelle
	Surface des aménagements participant à la gestion alternative des eaux pluviales au titre de l'article L.151-23 du CU (espaces paysagers protégés participant à la gestion de l'eau de pluie)	Analyser si l'identification aménagements participant à la gestion alternative des eaux pluviales au titre de l'article L.151-23 a permis de les protéger Valeur = (surface des espaces paysagers protégés participant à la gestion de l'eau de pluie disparue - surface des espaces paysagers protégés participant à la gestion de l'eau de pluie) / surface des espaces paysagers protégés participant à la gestion de l'eau de pluie x 100

Thématique environnementale	Indicateur(s) retenu(s)	Objectif du suivi et méthodologie
Nuisances et pollutions	Niveau de bruits des infrastructures de transport	Evaluer si le PLUi a permis de contribuer à l'atténuation des nuisances sonores aux abords des infrastructures de transport Valeur = comparaison des futures analyses des niveaux de bruits par rapport aux mesures actuelles
	Nombre de sites pollués traités	Analyse si la mise en œuvre du PLUi a permis d'engager des études de traitement de sites pollués Valeur = nombre d'études d'analyse des sols encaquées ou de sites pollués traités
	Nombre d'îlots de fraîcheur créés	Evaluer si la mise en œuvre du PLUi a contribué à la création d'îlots de fraîcheur
Qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre et changement climatique	Évolution des émissions de gaz à effet de serre	Analyser l'évolution des émissions de GES sur le territoire d'Est Ensemble Valeur = t <sub>eq</sub> CO <sub>2</sub>
	Évolution des émissions de polluants atmosphériques	Analyser l'évolution des émissions de polluants atmosphériques sur le territoire d'Est Ensemble Valeur = tonnes