



www.environnement93.fr

UNION DES ASSOCIATIONS D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

Association départementale agréée
Membre d'Ile-de-France Environnement – Affiliée à France Nature Environnement

Objet : Participation du public par voie électronique – Plan Local de Mobilité (PLM) de l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est.

(13 octobre 2025 au 11 novembre 2025)

Le territoire de l'EPT Grand Paris Grand Est (GPGE) est reconnu comme atypique dans le département de Seine-Saint-Denis, en particulier par :

- sa superficie, la plus étendue du département,
- le nombre de communes qui le composent, 14,
- un taux d'emploi par habitant le plus faible du département,
- un flux domicile-travail important, associé en partie à cette carence d'emplois,
- un taux de motorisation élevé par rapport aux moyennes régionales et départementales,
- une diversité unique associant le milieu urbain dense de la Seine-Saint-Denis au milieu rural proche de la Seine-et Marne.

Ces contraintes induisent des moyens que le territoire doit mettre en œuvre aussi bien en termes de gouvernance qu'en termes de choix techniques et financiers.

A ce titre :

- En premier lieu les recommandations de la MRAe, comme l'avis du Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, partie prenante essentielle de l'organisation de la mobilité sur le département, doivent être entendus.
- En deuxième lieu, alors que les différentes réunions préparatoires à ce PLM, COTECH, COPIL, ou réunions publiques, affirment la participation active et consensuelle de toutes les communes du territoire à l'élaboration du plan, il est regrettable que toutes ces communes n'aient pas pris le soin d'informer l'ensemble des habitants du territoire de leur approbation effective.
Dans les avis des PPA il manque ceux des communes de Noisy-le-Grand, Le Raincy, Gournay-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Coubron, Vaujours, Rosny-sous-Bois, Livry-Gargan.
- En dernier lieu il est regrettable que l'EPT n'assume pas la compétence d'aménagement des pôles gares du Grand Paris Express, opérations lourdes et emblématiques, qui aurait donné un sens à toutes les orientations et stratégies affichées dans le plan.

1. Réseau viaire, circulation et stationnement

1.1. Hiérarchisation.

La proposition de hiérarchisation du réseau routier présentée en page 21 mérite réflexion.

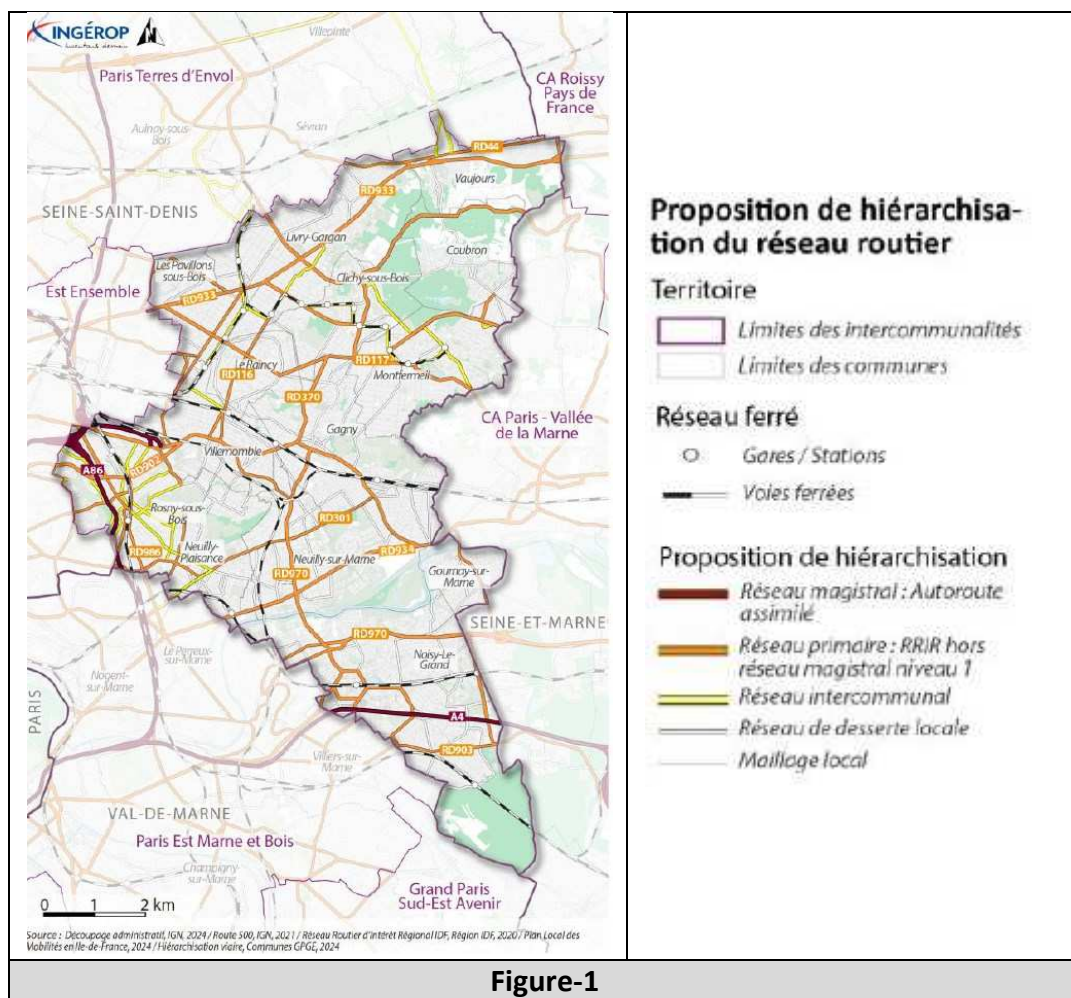


Figure-1

Cette hiérarchisation doit :

- permettre d'orienter les flux de véhicules vers les axes adaptés, en particulier les flux de transit,
- pacifier la voirie en fixant les règles de limitation de la vitesse et mieux partager l'espace public aussi bien avec les cyclistes qu'avec les piétons, les poids-lourds et les véhicules de livraison
- maîtriser les pollutions induites par le trafic routier.

Par comparaison avec le PLM de l'EPT Est Ensemble, nos propositions de hiérarchisation sont présentées en figure-2, en particulier pour respecter les attendus du Conseil départemental préconisant une limite de la vitesse à 30 km/h pour l'ensemble de ses voiries.

Hiérarchie EPT Est Ensemble				Equivalence GPGE	
Niveau Hiérarchique	Fonction	Objectifs	Vitesse (Km/h)	Niveau Hiérarchique	Vitesse (Km/h)
Réseau Magistral	Trafic national, International, Transit	Place plus importants aux Transports en commun, au covoiturage	110 / 90/ 70 / 50	Réseau Magistral	110 / 90/ 70 / 50
Réseau structurant régional	Rabattre sur le réseau magistral - Accueil du transit supra-territorial	Poids Lourds en transit - Performance des lignes de Transport en Commun - Liaisons en site propre	50 ou 30 dans les secteurs à enjeux	Réseau primaire/RRIR	30
Réseau structurant pour le territoire	Connecter les communes sur des voies adaptées, rabattre sur les axes structurants de transit	Fluidité des Transports en Commun - Circulation Poids Lourds limitée à la desserte locale - Liaisons cyclables majoritairement en site propre	30	Réseau Intercommunal	
Reste de la voirie	Ne plus être uniquement des voies automobiles mais des rues pour tous	Circulation Poids Lourds interdite sauf livraison - Vitesse et ambiance faites pour la circulation des modes actifs - Transit Poids lourds dissuadé	Maximum 30	Réseau de desserte locale et maillage local	Maximum 30

Figure-2

1.2. Plans de circulation.

Les plans de circulation doivent être étudiés en lien avec la transition aux limites communales qui impose une solide coordination entre gestionnaires de la voirie pour garantir la continuité, la lisibilité des parcours, l'éradication des points de blocage.

La mise en œuvre de ces transitions nécessite une coordination étroite entre l'État (DiRIF), le Département (CD93), les communes concernées, et **GPGE comme coordinateur technique**.

La multiplicité des communes concernées sur GPGE impose le transfert de la compétence voirie à l'EPT pour une véritable efficacité. Les résultats attendus du plan d'actions proposé seront dégradés par cette absence de volonté politique.

Pour sa part l'étude intercommunale nécessaire pour objectiver les points durs, identifier les causes (infrastructure, comportements, stationnement) et proposer des solutions opérationnelles hiérarchisées, doit intégrer les outils numériques comme IROAD et les aménagements de voirie traditionnels.

1.3. Remarques sur les actions.

Action	Remarque
A.1.2.1	Légalité des « ralentisseurs ». Voir CEREMA : Guide. Les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal : Textes et recommandations - Cerema
A.1.2.2	La mise en œuvre de dispositifs « rues aux écoles» devrait être quantifié et programmé.
A.1.3.1	La nécessité de l'élaboration des plans de circulation s'entend aussi bien en fonction de l'intensité de trafic sur le territoire que dans la préparation de l'arrivée des nouvelles gares du Grand Paris Express et le report modal associé.
A.1.3.2	Sur un territoire particulièrement hétérogène, les interactions avec les acteurs de plateforme GPS aurait été plus efficace par l'intermédiaire d'un service voirie propre à l'EPT.
A.1.4.2	Pas de précision sur les actions envisagées contrairement à ce qui avait été exprimé en COTECH.
A.1.5	Mettre en œuvre rapidement un outil comme IROAD
A.3.1.2	Stationnement alterné : suppression sur les axes de circulation des Bus.
A.3.2.2	Contrôle de la réglementation du stationnement : est impératif et doit être dissuasif.
A.3.3	Loi LOM : Stationnements motorisés dans les 5 mètres précédant les passages piétons : irréalisable avant le 31 décembre 2026 sans diagnostic précis.

2. Modes actifs.

2.1. Développer l'usage du vélo.

Action	Remarque
B.1.1	L'armature du réseau cyclable à réaliser à l'échelle intercommunale doit être en phase avec la sécurisation des déplacements assurés par la réduction de la vitesse (limitation à 30km/h, zones 20) Qui composera le comité territorial des modes actifs ?
B.1.2.1	Les différentes réunions publiques ont démontré la demande des usagers pour un stationnement vélo « sécurisé » dans les gares du RER. C'est une priorité pour accélérer le report modal de la voiture vers les transports en commun.

B.1.2.2	Loi LOM et aménagement en amont des passages piétons. Identifier les espaces sur lesquels un stationnement vélo est pertinent
---------	--

2.2. Conforter la place de la marche.

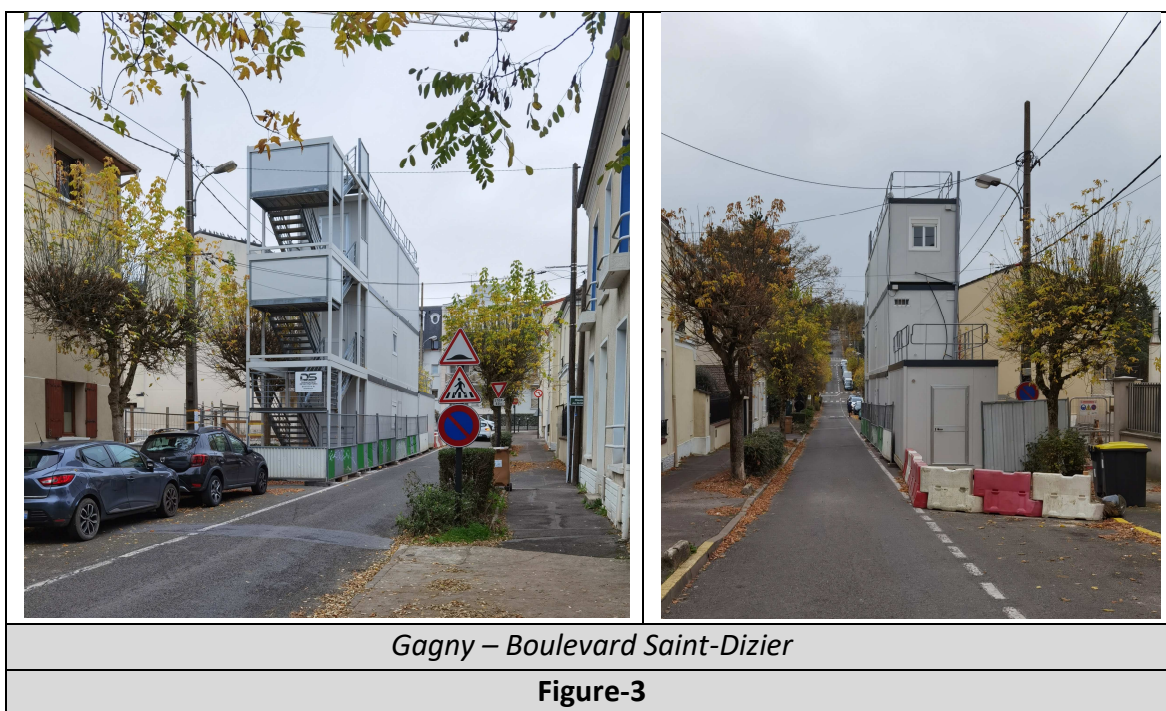
La marche représente aujourd'hui 10 % des déplacements domicile-travail pour les déplacements internes au territoire, c'est un mode particulièrement utilisé pour le rabattement vers les gares RER au sein du territoire et à proximité, les stations de métro du T4 (69,3 % des flux de rabattement vers les gares et stations du territoire). A noter que c'est en direction des stations du T4 que la marche est encore la plus utilisée, car il s'agit d'un mode de transport permettant de se rabattre sur les gares du RER B et du RER E.

Alors que le territoire de GPGE, est fortement marqué par la place de la voiture, il est parfois difficilement perméable aux mobilités piétonnes qui sont ainsi à prendre en compte de manière impérative pour améliorer l'intermodalité.

Par ailleurs la marche est également pratiquée pour la dimension de loisir. Le territoire est traversé par des itinéraires de randonnée et de promenade, souvent aménagés, ainsi que des sentes piétonnes, en particulier sur la ville de Gagny. Leur intégration dans une réflexion globale doit les valoriser pour les usages du quotidien, permettant de surcroît leur association à la trame verte et bleue de l'EPT.

Action	Remarque
B.2.1.1	Identifier les itinéraires de marche « Prioritaire ». Il aurait été pertinent des les positionner sur la carte de la même manière que les itinéraires de randonnée (B.2.2.1)
B.2.2.1	Cette mesure rappelle les sentes piétonnes que se sont appropriées certains riverains, en particulier sur Gagny. Leur remise en accessibilité pour le public est l'un des critères qui mesurera l'efficacité de ce plan.
B.2.3.1	Cette mesure préconise de prendre en compte les cheminements prévus dans les OAP du PLUi. Une carte de ces cheminements aurait dû être jointe au PLM, mais reste bien difficile à identifier dans le PLUi. Cette mesure préconise d'intégrer les cheminements piétons et PMR dans tous les projets d'aménagement. Il est aussi nécessaire d'organiser la phase « travaux » des programmes immobiliers qui annexent constamment l'espace public au détriment de la circulation des piétons. (Figure-3). Par ailleurs les mesures annoncées pour améliorer la marchabilité sont contredites par la réglementation du PLUi qui favorise plus l'élargissement de la voirie dans les

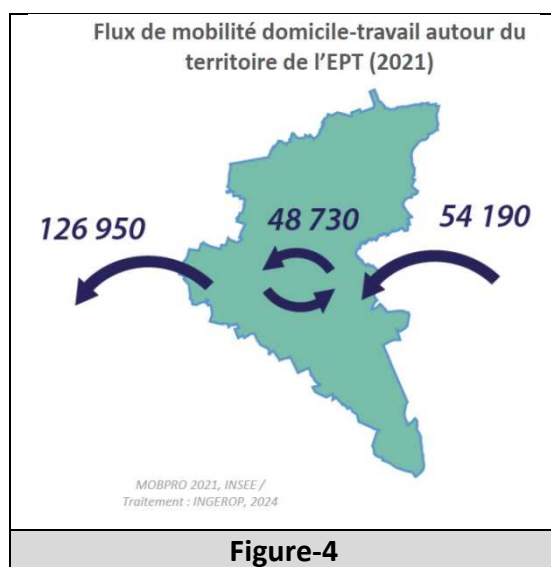
	emplacements réservés, plutôt que l'élargissement des trottoirs souvent trop étroits et non sécurisés.
B.3.2.1	Covoiturage : Se rapprocher d'IDFM, qui a choisi l'opérateur Karos pour le covoiturage du quotidien
B.4.1.1	Les réunions publiques organisées pour le PLM, comme celles organisées pour la mise en œuvre des BHNS (Bus Bord de Marne et TZEN3) ont démontré le lourd besoin de sensibilisation à développer pour convertir les automobilistes à l'abandon de leur voiture.
B.4.3.2	Afin de souligner son engagement, l'intercommunalité élaborera son propre plan de mobilité employeur. Cette action est très attendue.
	De la même manière que pour l'action B.1.1 la composition et les compétences du comité territorial des modes actifs, est essentielle pour l'avenir de ce PLM.



3. Transports collectifs.

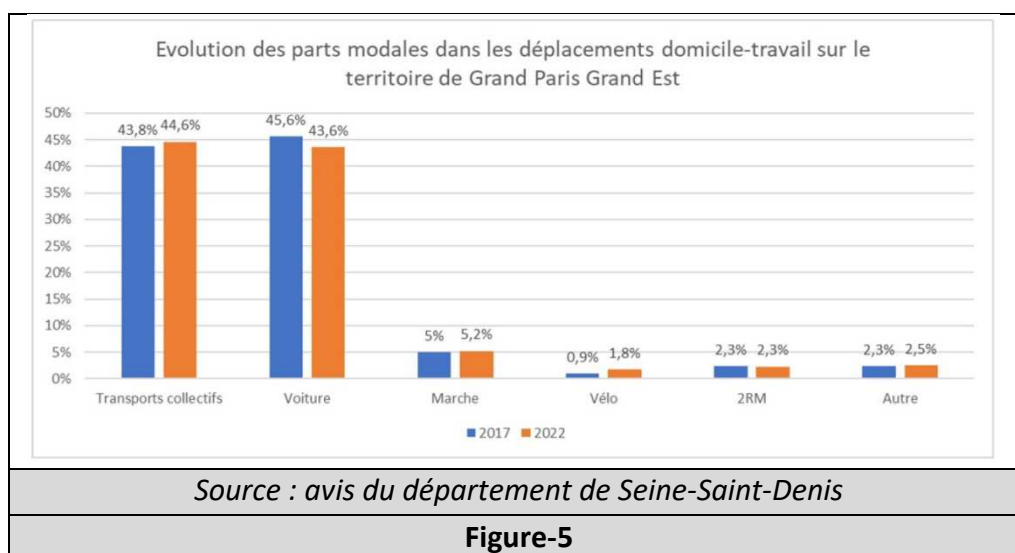
3.1. Développer les modes de transports collectifs lourds.

En matière de déplacements domicile-travail, le territoire est marqué par une part majoritaire de flux sortants du fait du caractère en grande partie résidentiel du territoire (53 emplois pour 100 actifs résidents, contre 76 pour 100 au niveau départemental). (Figure-4)



A ce titre l'organisation des transports collectifs lourds est primordiale, aussi bien pour les habitants du territoire que pour les habitants d'autres territoires venant travailler sur GPGE. Le territoire est à ce jour desservi par des lignes radiales qui mènent directement à Paris et au cœur de la Métropole (RER A, RER E, Métro 11...), alors que les évolutions de transports lourds (Lignes 15 et 16, Bus Bord de Marne, TZEN3) assureront une évolution très significative de l'offre de transports lourds.

Les évolutions marquantes du report modal dans les déplacements domicile-travail, de la voiture vers les transports collectifs entre 2017 et 2022 (Figure-5), accentuent l'obligation de mise en œuvre rapide de ces nouveaux projets de transport qui contribuent à diminuer la place de la voiture et les nuisances associées.



Les recommandations de la MRAe sont ainsi à prendre en considération : « *En tant que territoire de petite couronne bénéficiant déjà d'un certain niveau de desserte par le réseau de transports*

en commun lourd (RER A, RER E, métro 11, T4), Grand Paris Grand Est peut réduire son trafic automobile à travers l'enjeu prioritaire d'anticiper l'arrivée de la nouvelle offre de transports collectifs sur le territoire, accélérant la démotorisation des ménages, qui baisse d'un point de pourcentage tous les 5 ans (cf. diagnostic, p. 25). Cette priorité donnée à la préparation de l'arrivée de trois lignes du Grand Paris Express sur le territoire (15 Sud, 15 Est et 16), organisant un rabattement multimodal efficace vers les nouveaux pôles d'échanges, suppose, par exemple, d'agir sur **les plans de circulation et conditions de stationnement** des différents modes dans l'environnement de ces gares. Il s'agit de développer et de cartographier la mise en œuvre, complétant la mesure A.1.3.1 (plan d'action, p. 30) sur l'élaboration de plans de circulation autour des futures gares et illustrant et approfondissant la mesure A.3.1.1 (plan d'action, p. 39) qui définit, pour le stationnement, un périmètre réglementaire de 500 m autour des futures gares. »

Action	Remarque
C.1.1.1	Porter politiquement le renforcement du réseau de transport structurant.
	Les études doivent démontrer la pertinence du bouclage du T4 par le centre-ville de Montfermeil ou l'amélioration du système en place.
	Les impacts socio-économiques et environnementaux sont à quantifier de manière précise
	Prolongement de la ligne de métro 11 jusqu'à Noisy-Champ : impératif

3.2. Transports de surface.

Action	Remarque
C.2.1	Organiser les rabattements induits par l'arrivée des nouveaux métros.
	Synchronisation impérative des correspondances RER/Bus
C.2.2	Résoudre les points noirs de circulation bus.
	Priorité aux bus dans les carrefours
	Pistes de solution envisageables : <u>Ces pistes sont à confirmer</u> / par exemple sur Gagny le gabarit de la RD970 (Rue du Général Leclerc) reste toujours un point dur qui ne sera qu'en partie résolu par la mise en double sens de la rue Contant, toujours en attente pour sa part (Plan de circulation ?)
C.2.3.2	Garantir l'information aux voyageurs et la rendre fiable

3.3. Pôles d'échanges.

Action	Remarque
C.3.2.1	En complément des observations du § 3.1
	Les projets engagés sur Rosny-Bois-Perrier sont partagés entre le propriétaire du centre commercial, IDFM, la ville de Rosny-sous-Bois : ils ne donnent pas une vision claire de ce pôle.

4. Logistique urbaine.

A l'occasion de la rencontre nationale d'InTerLUD+ qui a réuni les acteurs publics et privés autour de la **logistique « urbaine et durable »** le 4 novembre à Paris, Anne-Marie Jean, vice-Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, missionnée par le gouvernement dans le cadre de la mission logistique urbaine durable 2025, a rappelé l'importance pour les élus de penser la logistique de leur collectivité. La vice-présidente de l'Eurométropole a alerté sur le retard que ceux-ci ont pris par rapport aux professionnels du secteur. « *Les associations de collectivités ont du mal à se saisir du sujet* », regrette celle qui a été missionnée par le gouvernement pour édicter des recommandations.

Cette constatation est confirmée par le retard pris par GPGE pour s'approprier le « Pacte pour une Logistique Métropolitaine »¹, pourtant piloté par le maire de la commune du Raincy qui n'a pas réussi à le faire accepter sur le territoire de l'EPT.

Les mesures proposées par le pacte pour contribuer à l'optimisation des livraisons sont pourtant à analyser pour conforter le PLM de GPGE :

1	Réaliser l'harmonisation des règlements de voirie et de livraison dans la métropole.
2	Optimiser l'utilisation des espaces publics (voies de circulation, de bus, aires de livraison...) par un meilleur accès et un partage des usages.
3	Intégrer le transport de marchandises dans les projets de gares, lignes de transport en commun.
4	Contribuer au développement du transport fluvial et à l'amélioration des conditions d'accès à celui-ci.
5	Tester les solutions mixtes qui mutualisent l'usage de l'espace.

¹ https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pacte_pour_une_logistique_metropolitaine_final.pdf

4.1. Optimiser le transport et la livraison de marchandises.

Action	Remarque
D.1.2.1	Améliorer le partage des arrêtés municipaux
D.1.2.2	Développer un cadre réglementaire partagé et cohérent
	Cette optimisation du transport et de la livraison est à mobiliser sur l'ensemble du territoire, aussi bien pour les centres urbains que pour les zones d'activités ou zones commerciales souvent aux franges de chaque commune, dont la porosité doit être ainsi accentuée. Alors que les communes disposent toujours du levier opérationnel au travers des pouvoirs de police du Maire, un transfert de cette compétence à l'EPT serait le moyen le plus efficace de développer le cadre réglementaire attendu, comme le préconise le pacte de la MGP. Il serait habile que GPGE intègre le groupe de travail de la MGP mettant en œuvre l'ensemble des ces principes.
	Si le recours à l'outil DIALOG peut permettre dans une première étape et numériser les arrêtés municipaux pour les rendre consultables par les opérateurs de transport, de nouveaux outils numériques tels Digilog ou Joptomiz doivent être analysés pour proposer aux livreurs des informations précises et à jour sur les itinéraires à adopter et les emplacements disponibles

4.2. Préserver les sites à vocation logistique et développer le transport fluvial.

Action	Remarque
D.2.1.3	Participer aux échanges sur les sites combinés de Chelles/Vaires-sur-Marne et Noisy-le-Sec GPGE doit prendre part aux échanges concernant ces deux sites. Alors que sur Chelles/Vaires-sur-Marne, le site est encore en projet, sur Noisy-le-Sec les échanges peuvent être concrets dès à présent sur un site déjà opérationnel

5. Indicateurs.

Un tableau récapitulatif des 40 indicateurs mis en place pour le suivi du PLM est documenté dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe.

D'autres indicateurs doivent être ajoutés à cette liste.

Indicateur	Objectif de l'indicateur	Action concernée
Modération de la vitesse	Evolution du linéaire de voirie pacifiée	A.1.2.2
Loi LOM / Passages piétons	Places de stationnement supprimées en amont des passages piétons	A.3.3
Assistance vélos	Nombre de points d'assistance aux cyclistes	B.4.3.1
Circulation piétonne	Linéaire de voies ouvertes aux piétons hors itinéraires « prioritaires » et itinéraires de randonnée. Sentes piétonnes.	B.2.2.2
Plans de mobilité d'entreprise	Nombre de plans engagés	B.4.3.1 B.4.3.2
Pôles d'échange : nombre d'emplacements de stationnement pour les vélos	Autour des gares RER et Métro, nombre de places de stationnement, différenciant les différents modes.	C.3.1.4

Le 11 novembre 2025

Francis Redon

Président Environnement 93